Libertad y Orden
República de Colombia

República de Colombia
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES - ANLA –

AUTO N° **9680**

(22 NOV. 2023)

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

EL SUBDIRECTOR DE SEGUIMIENTO DE LICENCIAS AMBIENTALES DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA

En uso de las competencias establecidas en la Ley 99 de 1993 y las funciones asignadas en el Decreto-ley 3573 del 27 de septiembre de 2011, Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015, Decreto 376 del 11 de marzo de 2020, las Resoluciones 1957 del 5 de noviembre de 2021 y 113 de 27 de enero de 2023 de la ANLA, y

CONSIDERANDO:

Que mediante Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, el entonces Ministerio de Medio Ambiente - MMA, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS (en adelante el Ministerio), otorgó Licencia Ambiental ordinaria a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, (en adelante la AEROCIVIL), para el proyecto *"Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional el Dorado",* localizado en la ciudad de Bogotá, el cual limita con las localidades de Fontibón, Engativá y la zona rural del Municipio de Funza, en el Departamento de Cundinamarca.

Que a través de Resolución 1389 del 22 de noviembre de 1995, el Ministerio resolvió un recurso de reposición interpuesto por la AEROCIVIL contra la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995.

Que por medio de Resolución 392 del 15 de abril de 1996, el Ministerio, modificó la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, en el sentido de ampliar el plazo para presentar los diseños de una barrera acústica en el sector de Engativá, entre otras disposiciones.

Que mediante la Resolución 598 del 2 de julio de 1997, el Ministerio modificó la Resolución 1330 del 7 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 con 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 la 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 AEROCIVIL respecto del control y mitigación de ruido.

Que a través de la Resolución 1001 de junio 1 de 2009, el Ministerio, autorizó la cesión parcial de la licencia ambiental otorgada a la AEROCIVIL, mediante Resolución 1330 de 1995, a nombre de la Sociedad Concesionaria Operadora Aeroportuaria Internacional S.A. – OPAIN S.A., en adelante OPAIN S.A.

Que mediante Resolución 825 del 28 de septiembre de 2012, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (en adelante la ANLA) impuso a la AEROCIVIL medidas adicionales en desarrollo del control y seguimiento ambiental efectuado al proyecto, a fin de prevenir, mitigar y corregir impactos ambientales no previstos en la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995.

Que por Resolución 1000 del 3 de octubre de 2013, la ANLA autorizó a la AEROCIVIL la ejecución de actividades de relleno y nivelación cerca de la cabecera 13R, de la Pista Sur, Sector Suroriental del Aeropuerto Internacional El Dorado, en un Área total de 61.957.28 m2, para disponer material de relleno de 198.520.64 m3.

Que por medio de la Resolución 704 del 27 de junio de 2014, la ANLA, rechazó una solicitud de revocatoria directa presentada en contra de la Resolución 1000 del 3 de octubre de 2013.

Que mediante la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, la ANLA, modificó el numeral 3.2 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, en lo relacionado con las operaciones de decolaje y aterrizaje, la zonificación de manejo ambiental, el ajuste de algunas fichas de manejo, entre otros.

Que mediante la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, la ANLA, resolvió los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, en el sentido de modificar el artículo primero, numerales 1 y 2 del artículo octavo, numeral 3 del parágrafo del artículo noveno del acto administrativo recurrido.

Que por medio de la Resolución 534 del 24 de mayo de 2016, la ANLA negó la modificación de la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 7

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 AEROCIVIL.

Que por medio de la Resolución 1337 del 23 de octubre de 2017, la ANLA resolvió una solicitud de revocatoria directa presentada en contra de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 y la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, en el sentido de negar la solicitud.

Que por medio de Resolución 1352 del 30 de octubre de 2017, la ANLA aclaró los artículos segundo y tercero de la Resolución 1337 del 23 de octubre de 2017.

Que mediante Resolución 2043 del 14 de noviembre de 2018, la ANLA, en cumplimiento a una orden judicial modificó parcialmente el literal h) del artículo primero de la Resolución 1389 del 22 de noviembre de 1995 y el artículo décimo quinto de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, en el sentido de que cuando el beneficiario de una Licencia Ambiental deba prestar una póliza de cumplimiento o una garantía bancaria, a favor de la autoridad ambiental competente, teniendo en cuenta los riesgos inherentes del proyecto, obra, actividad y otras garantías ya constituidas, que aseguren el cumplimiento de los términos, requisitos, condiciones, exigencias u obligaciones de la licencia ambiental, serán prestadas hasta por un máximo monto del 30% del valor anual del plan de manejo.

Que por medio de Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, la ANLA 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 AEROCIVIL mediante las comunicaciones con radicación 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 a través de Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, la ANLA resolvió recurso de reposición interpuesto en contra de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, 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 recurrida, respecto de la configuración operacional, el protocolo de atención de PQRS, ente otros.

Que mediante Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, la ANLA modificó el numeral 3.2 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, en el sentido de autorizar las medidas de manejo ambiental propuestas por la AEROCIVIL para prevenir, mitigar y corregir los impactos derivados de las actividades objeto de la solicitud de modificación de la Licencia Ambiental otorgada para el proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado".

Que mediante Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, la ANLA resolvió los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, en el sentido de modificar el artículo primero, el numeral 2 del artículo segundo, los numerales 14.4., 15.1. y 15.18 del artículo séptimo, numeral 5 del artículo décimo segundo, del acto administrativo recurrido.

Que mediante comunicación con radicación 2023036772-1-000 del 24 de febrero de 2022, la AEROCIVIL, presentó el Plan de Compensación por Afectación a la Fauna Silvestre 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 801 del 22 de abril de 2022, la ANLA, impuso a la AEROCIVIL, unas medidas adicionales en desarrollo del control y seguimiento ambiental, a fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en la Licencia Ambiental otorgada mediante Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995.

Que a través de comunicación con radicado 2022168704-2-000 del 8 de agosto de 2022, la ANLA solicitó a la AEROCIVIL información relacionada con la remisión de información diaria sobre niveles de ruido aeronáutico y trayectorias aéreas, en cumplimiento al numeral 1.3 del Artículo Primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

Que con Acta No. 562 del 31 de agosto de 2022, la ANLA realizó control y seguimiento ambiental al proyecto.

Que mediante comunicación con radicado ANLA 2022225271-1-000 del 10 de octubre de 2022, la AEROCIVIL informó sobre novedades de orden operativo que presentó la Estación de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI 34 ubicada en el barrio Niza Antigua de la Localidad de Suba.

Que a través de comunicación con radicado ANLA 2022254253-1-000 del 11 de noviembre de 2022, la AEROCIVIL presentó información asociada a las trayectorias y trazas de radar de operaciones aéreas correspondientes a los años 2019, 2020, 2021 y 2022.

Que a través de oficio con radicado 2022284371-2-000 del 19 de diciembre de 2022, la ANLA reiteró el envío de las inquietudes relacionadas con la firma del acuerdo de confidencialidad solicitadas por la AEROCIVIL.

Que por oficio radicado 2022292077-2-000 del 26 de diciembre de 2022, la ANLA solicitó a la AEROCIVIL información relacionada con respuestas a las PQRS que le han sido trasladadas.

Que por medio de Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022, la ANLA, realizó un ajuste vía seguimiento consistente en autorizar el inicio de la Fase II definida en el numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificado por el artículo tercero de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, extendiendo a las actividades de prueba de motores en el recinto construido para tal fin.

Que mediante comunicación con radicado 2023008325-2-000 del 13 de enero de 2023, la ANLA solicitó a la AEROCIVIL información relacionada con los resultados de monitoreo de ruido arrojados por las estaciones F003, F008, F011 y F034 entre el 6 de septiembre y el 25 de noviembre de 2022.

Que a través de la comunicación radicada bajo el No. 2023008329-2-000 del 13 de enero de 2023, la ANLA requirió a la AEROCIVIL anexos documentales correspondientes al censo predial de que trata el subnumeral 3.11 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995.

Que a través de las comunicaciones con radicados ANLA Nos. 2023016921-1-000 del 27 de enero de 2023, 2023025917-1-000 del 10 de febrero de 2023 y 2023026346-1-000 del 13 de febrero de 2023, la AEROCIVIL presentó el documento contentivo de la respuesta a la información solicitada por la ANLA mediante comunicación con radicado 2023008325-2-000 del 13 de enero de 2023 relacionada con los resultados de monitoreo de ruido arrojados por las estaciones F003, F008, F011 y F034 entre el 6 de septiembre y el 25 de noviembre de 2022.

Que mediante comunicación con radicado ANLA No. 202303202-1-000 del 20 de febrero de 2023, la AEROCIVIL informó a la ANLA que se encuentra adelantando proceso administrativo de contratación para la operación del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental mediante la contratación pública para la nueva vigencia anual correspondiente a los años 2022 al 2026, cuyo proceso de empalme entre el prestador del servicio saliente y el nuevo, puede presentar días de ausencia de información de niveles de ruido y calidad de aire.

Que a través de las comunicaciones con radicados Nos. 2023034216-1-000 y 2023034218-1-000 del 22 de febrero de 2023, la Secretaría Distrital de Ambiente – SDA, en adelante la SDA, remitió convocatoria a la ANLA para participar de manera presencial el día 3 de marzo de 2023, con el objetivo de tratar temas relacionados con PQRS recibidas por esa entidad asociadas a ruido aeronáutico.

Que mediante comunicación con radicado No. 2023039655-2-000 del 28 de febrero de 2023, la ANLA confirmó a la Secretaría Distrital del Ambiente (en adelante la SDA) asistencia a la convocatoria realizada para el día 3 de marzo de 2023 y los datos de los profesionales asignados para atender la actividad.

Que mediante comunicación con radicado 2023040172-2-000 del 1 de marzo de 2023 la ANLA informó a la AEROCIVIL que la petición a nombre del ciudadano

Ricardo Alberto Corredor Jeréz fue radicada directamente ante esta Autoridad y se encuentra en proceso de atención, así como se requiere hacer entrega de información correspondiente al plan de reconfiguración del espacio aéreo y su implementación, obligación que le fue establecida mediante el artículo tercero de la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015 (obligación que modificó el numeral 3 del parágrafo noveno de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015).

Que a través de las comunicaciones con radicados ANLA Nos. 2023043215-1-000 y 2023043258-1-000 del 3 de marzo de 2023, la AEROCIVIL remitió información asociada a las trayectorias y trazas de radar de operaciones aéreas correspondientes a los años 2019, 2020, 2021, 2022 y lo corrido del año 2023.

Que mediante comunicaciones con radicados ANLA Nos. 2023051002-1-000 y 2023051023-1-000 del 13 de marzo de 2023, la AEROCIVIL informó sobre el proceso de contratación del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental a partir del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA) y actualización de los procedimientos aéreos del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Que a través de oficio No. 2023055262-2-000 del 16 de marzo de 2023, la ANLA solicitó a la AEROCIVIL información sobre la fecha en la cual se llevarían a cabo los procedimientos necesarios de conexión remota al sistema de vigilancia y control ambiental de esa entidad a través de la VPN asignada con el objetivo de hacer el seguimiento ambiental pertinente en tiempo real.

Que mediante comunicación con radicado ANLA No. 2023056709-1-000 del 21 de marzo de 2023, la AEROCIVIL remitió información relacionada con trayectorias y trazas de radar de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado correspondiente a los meses enero, febrero y marzo de 2023, aclarando que en las comunicaciones con radicados 2023043215-1-000 y 2023043258-1-000 del 3 de marzo de 2023 el anexo de la información no incluía los datos para el año 2023.

Que a través de comunicación con radicado ANLA No. 2023063720-1-000 del 28 de marzo de 2023, la AEROCIVIL remitió copia de comunicación enviada a la Subdirección de Salud Ambiental del Ministerio de Salud y Protección Social, mediante la cual suministra información acerca de concepto compatibilidad de actividades y usos del suelo con los aeropuertos en Colombia.

Que mediante comunicaciones con radicados ANLA Nos. 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023, la AEROCIVIL hizo entrega del Informe de Cumplimiento Ambiental – ICA 16 correspondiente al período 1 de julio al 31 de diciembre de 2022.

Que a través de la comunicación con radicado ANLA No. 2023072808-1-000 del 5 de abril de 2023, la AEROCIVIL remitió invitación a la socialización de los resultados obtenidos en la campaña de monitoreo de Ruido Aeronáutico para la comunidad del

barrio Pasadena y comunidades de barrios ubicados en la zona norte de la ciudad de Bogotá.

Que mediante comunicación con radicado ANLA No. 2023072208-2-000 del 5 de abril de 2023, la ANLA en el marco del seguimiento ambiental que le compete realizar al expediente LAM0209 solicitó a la AEROCIVIL presentar información detallada sobre las operaciones aéreas identificadas con posible incumplimiento a las medidas de manejo ambiental establecidas para la fase II de operación aérea, así como sobre los avances del plan de acción para dar manejo a los conflictos de uso de suelo existentes y las acciones a ejecutar como posible solución respecto a los niveles de emisión de ruido de aeronaves que superan en período nocturno el estándar máximo permisible.

Que a través de la comunicación con radicado ANLA No. 2023074404-1-000 del 10 de abril de 2023, la SDA trasladó a esta Autoridad citación de debate de control político emitida por la Junta Administradora Local – JAL de Usaquén, espacio en el cual se tratarían temas asociados al ruido aeronáutico.

Que mediante comunicación con radicado ANLA No. 2023075309-1-000 del 11 de abril de 2023, la Junta Administradora Local – JAL de Fontibón, invitó a la ANLA a participar de manera presencial en sesión a efectuar el día 18 de abril de 2023 en las cual se trataron temas relacionados con la operación y funcionamiento del Aeropuerto Internacional El Dorado en el marco de licenciamiento ambiental.

Que mediante comunicación con radicado ANLA No. 2023077794-1-000 del 13 de abril de 2023, la AEROCIVIL, entregó respuesta a la comunicación con radicado No. 2023055262-2-000 del 16 de marzo de 2023, mediante el cual la ANLA solicitó información sobre la fecha en la cual se llevarán a cabo los procedimientos necesarios de conexión remota al sistema de vigilancia y control ambiental de esa entidad a través de la VPN asignada.

Que a través de la comunicación con radicado ANLA No. 20236200003432 del 19 de abril de 2023, la AEROCIVIL remitió la respuesta sobre reactivación y conexión mediante la asignación de Virtual Private Network (VPN), con el objetivo de que la ANLA cuente con acceso remoto al Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de esa entidad en el marco del control y seguimiento que se realiza al expediente LAM0209.

Que a través de las comunicaciones con radicados Nos. ANLA 20236200036112 y 20236200039822 del 26 de abril de 2023, la AEROCIVIL entregó la respuesta a la solicitud de información realizada por la ANLA mediante comunicación con radicado 2023072208-2-000 del 5 de abril de 2023 relacionada con posible incumplimiento a las medidas de manejo ambiental establecidas para la fase II de operación aérea y avances del plan de acción para dar manejo a los conflictos de uso de suelo existentes.

Que mediante comunicaciones con radicados ANLA 20236200043652 y 20236200044242 del 27 de abril de 2023, la AEROCIVIL remite información sobre trazas de radar y operaciones aéreas con corte al mes de abril de 2023.

Que a través de oficio radicado con el No. 20236200049862 del 28 de abril de 2023, la Secretaría Distrital de Planeación remitió copia de respuesta entregada al ciudadano Julio Ramón Acosta presidente de la Junta de Acción Comunal del Barrio Puerta de Teja en la Localidad de Fontibón, acerca de solicitud de copias y aclaración de términos revocatoria directa de la Resolución 0289 del 15 de febrero de 2023 expedida por la Subsecretaría de Planeación Territorial.

Que con oficio radicado 20234000038541 del 4 de mayo de 2023, la ANLA en respuesta a la comunicación de la AEROCIVIL con radicado ANLA 2023051002-1-000 del 13 de marzo de 2023, requirió información detallada acerca del proceso de contratación del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental a partir del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA) y actualización de los procedimientos aéreos del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Que a través de comunicación con radicado ANLA 20236200086232 del 9 de mayo de 2023, la AEROCIVIL remitió copia del oficio enviado a la Alcaldía de Funza a través de la cual se solicitaba autorización para la instalación de "vigía ambiental" que corresponde a estación de ruido, calidad del aire y meteorología en zona rural del municipio puntualmente en la vereda Tienda Nueva.

Que por oficio radicado 20234000059511 del 11 de mayo de 2023, la ANLA entregó respuesta a la comunicación remitida por la Junta Administradora Local – JAL de Usaquén bajo radicado ANLA 2023074404-1-000 del 10 de abril de 2023, informándole que la citación de debate de control político en comisión de ambiente y hábitat de la localidad fue trasladada por la Secretaría Distrital de Ambiente – SDA de manera extemporánea respecto a la fecha de programación, razón por la cual no hubo asistencia por parte de la ANLA.

Antecedentes asociados a Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias – PQRSD de carácter ambiental.

Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias Ambientales – PQRSD recepcionadas y atendidas por la ANLA.

Que como parte de los antecedentes a continuación se relacionan las peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias ambientales radicadas ante esta Autoridad referentes a presuntas afectaciones generadas por la operación aérea del aeropuerto El Dorado:

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias Ambientales – PQRSD recepcionadas y atendidas por la ANLA

Radicado ANLA	Peticionario	Asunto	Radicado respuesta ANLA
2022139050-1-000 del 7 de julio de 2022	Peticionario Anónimo	Altos niveles de ruido, sobre el municipio de Facatativá	2022160429-2-000 del 29 de julio de 2022
2022153922-1-000 del 25 de julio de 2022 (15DPE38454-00-2022)	Juan Esteban Moncada	Solicitud de información documental o acceso digital al expediente LAM0209	2022162776-2-000 del 2 de agosto de 2022
2022167910-1-000 del 8 de agosto de 2022	Erika Uesseler	Altos niveles de ruido, sobre el barrio la Felicidad en la localidad de Fontibón	2022190408-2-000 del 31 de agosto de 2022
2022176474-1-000 del 17 de agosto de 2022 (15DPE40371-00-2022)	Irma Llanos	Solicitud de gestiones e información frente a varios humedales de la ciudad de Bogotá	2022193784-2-000 del 5 de septiembre de 2022
2022190227-1-000 del 31 de agosto de 2022 (15DPE41426-00-2022)	María Camila Cárdenas Fonseca	Solicitud de información acerca del cumplimiento por parte de la AEROCIVIL acerca de lo establecido para fase II, reportes entregados por parte de la AEROCIVIL y exigencia por parte de la ANLA a la AEROCIVIL frente a las obligaciones impuestas para fase II	2022204400-2-000 del 15 de septiembre de 2022
2022190228-1-000 del 31 de agosto de 2022 (15DPE41427-00-2022)			2022199657-2-000 del 9 de septiembre de 2022
2022190869-1-000 del 1 de septiembre de 2022	Alfredo Wilches	Altos niveles de ruido, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	2022208666-2-000 del 20 de septiembre de 2022
2022191030-1-000 del 1 de septiembre de 2022	Israel Rodríguez	Altos niveles de ruido, sobre el barrio Modelia en la localidad de Fontibón	2022208670-2-000 del 20 de septiembre de 2022
2022197421-1-000 del 8 de septiembre de 2022	Carolina Sahid	Altos niveles de ruido, sobre el barrio Capellanía en la localidad de Fontibón	2022236305-2-000 del 24 de octubre de 2022
2022206741-1-000 del 19 de septiembre de 2022 (10DPE10731-00-2022)	Juan Esteban Moncada	Solicitud de información documental o digital del expediente LAM0209	2022211753-2-000 del 23 de septiembre de 23 de septiembre de 2022
2022210775-1-000 del 22 de septiembre de 2022	Claudia Enriqueta Almanza	Altos niveles de ruido, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	2022236316-2-000 del 24 de octubre de 2022
2022211565-1-000 del 23 de septiembre de 2022	Darío Pava	Altos niveles de ruido, sobre el barrio Modelia en la localidad de Fontibón	2022236325-2-000 del 24 de octubre de 2022
2022211586-1-000 del 23 de septiembre de 2022	Samuel Hernández	Altos niveles de ruido, sobre los barrios ubicados en la localidad de Suba y Engativá	2022236322-2-000 del 24 de octubre de 2022
2022225744-1-000 del 10 de octubre de 2022 (10DPE11292-00-2022)	Secretaria Distrital de Ambiente SDA	Solicitud de información documental acerca de monitoreos de ruido que permitan determinar el grado de afectación generada en humedal de la ciudad de Bogotá	2022236194-2-000 del 21 de octubre de 2022
2022231979-1-000 del 18 de octubre de 2022	Luz María Páez	Altos niveles de ruido, sobre la localidad de Suba.	2022266781-2-000 del 28 de noviembre de 2022
2022242917-1-000 del 28 de octubre de 2022	Sindy Romero Triana	Horarios de Operación de las aeronaves que sobrevuelan	2022266783-2-000 del 28 de noviembre de 2022

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Radicado ANLA	Peticionario	Asunto	Radicado respuesta ANLA
		sobre el barrio San Joaquín en la localidad de Engativá	
2022246161-1-000 del 2 de noviembre de 2022 (10DPE11781-00-2022)	Juan Angarita	Solicitud de información documental acerca del proyecto	2022258862-2-000 del 18 de noviembre de 2022
2022247875-1-000 del 3 de noviembre de 2022	Martha Judith Bohórquez	Altos niveles de ruido, sobre el barrio Atahualpa en la localidad de Fontibón	2022275680-2-000 del 7 de diciembre de 2022
2022257777-1-000 del 17 de noviembre de 2022 (15DPE47638-00-2022)	Rosa María Mateus Parra	Solicitud de información relacionada con censo predial del proyecto que fue elaborado para llevar acciones de insonorización	2022276816-2-000 del 9 de diciembre de 2022
2022260286-1-000 del 21 de noviembre de 2022 (10DPE12201-00-2022)	Jhon Jairo Abella Flórez	Solicitud de información relacionada con el área de influencia del proyecto	2022272583-2-000 del 2 de diciembre de 2022
2022268517-1-000 del 29 de noviembre de 2022	Claudia Enriqueta Almanza	Altos niveles de ruido, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	2022292065-2-000 del 26 de diciembre de 2022 y 20234000039471 del 5 de mayo de 2023
2022268631-1-000 del 29 de noviembre de 2022	Samuel Horacio Hernández	Baja altura de operación de aeronaves sobre los barrios de la localidad de Suba	2022292075-2-000 del 26 de diciembre de 2022
2022269766-1-000 del 30 de noviembre de 2022	Claudia Enriqueta Almanza	Baja altura de operación de aeronaves sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	2022292065-2-000 del 26 de diciembre de 2022
2022272968-1-000 del 2 de diciembre de 2022			
2022273744-1-000 del 5 de diciembre de 2022 (10DPE12469-00-2022)	Secretaria Distrital de Ambiente SDA	Solicitud sobre remisión de manera física de la información que fue entregada por la ANLA mediante el radicado 2022272583-2-000 del 2 diciembre de 2022 a través de medios magnéticos debido a que su peso supera los admitidos por la plataforma de la entidad.	2022286027-2-000 del 20 de diciembre de 2022
2022280923-1-000 del 14 de diciembre de 2022	Alberto Reina	Altos niveles de ruido, sobre el barrio La Felicidad en la localidad de Fontibón	2023008320-2-000 del 13 de enero de 2023
2022281965-1-000 del 15 de diciembre de 2022	Jacobo Celnik	Baja altura de operación de aeronaves sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba y altos niveles de ruido	2023008324-2-000 del 13 de enero de 2023 y del 14 de abril de 2023
2022284762-1-000 del 19 de diciembre de 2022	Claudia Enriqueta Almanza	Baja altura de operación de aeronaves sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	2022292065-2-000 del 26 de diciembre de 2022
2022296492-1-000 del 29 de diciembre de 2022	Karol Barrantes	Altos niveles de ruido, sobre el barrio el Labrador en la localidad de Barrios Unidos	2023064825-2-000 del 29 de marzo de 2023

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Radicado ANLA	Peticionario	Asunto	Radicado respuesta ANLA
2023001605-1-000 del 3 de enero de 2023 (15DPE50926-00-2023)	Juan Carlos Piñeros Heredia	Peticionario indica que le llegó correo que le indicaba debía notificarse frente al acto administrativo 3111 del del 29 de diciembre de 2022 del expediente LAM0209. Sobre lo anterior solicita se le amplie la información.	2023012395-2-000 del 19 de enero de 2023
2023003759-1-000 del 10 de enero de 2023	Ricardo Alberto Corredor Jerez	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Santa Helena en la localidad de Suba	2023055273-2-000 del 16 de marzo de 2023
2023004869-1-000 del 11 de enero de 2023	Claudia Enriqueta Almanza	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	2023055271-2-000 del 16 de marzo de 2023
2023007536-1-000 del 13 de enero de 2023	Enna Garzón	Altos niveles de ruido, sobre el barrio Modelia en la localidad de Fontibón	2023064824-2-000 del 29 de marzo de 2023
2023008997-1-000 del 16 de enero de 2023	Claudia Enriqueta Almanza	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	2023029146-2-000 del 15 de febrero de 2023
2023011867-1-000 del 18 de enero de 2023	Nelson Evelio López	Altos niveles de ruido, sobre el barrio Los Andes en la localidad de Barrios Unidos	2023029064-2-000 del 15 de febrero de 2023 y 2023078310-2-000 del 14 de abril de 2023
2023010889-1-000 del 18 de enero de 2023	Claudia Enriqueta Almanza	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	2023029146-2-000 del 15 de febrero de 2023 y 20234000039471 del 5 de mayo de 2023
2023015923-1-000 del 26 de enero de 2023	Joaquín Mendoza	Horarios de operación del Aeropuerto Internacional El Dorado	2023033977-2-000 del 22 de febrero de 2023
2023016149-1-000 del 26 de enero de 2023	Claudia Enriqueta Almanza	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	2023029146-2-000 del 15 de febrero de 2023
2023016101-1-000 del 26 de enero de 2023	Luz Angela Gutiérrez Rodríguez	Frecuencia de operación de aeronaves sobre el barrio Niza Norte en la localidad de Suba.	2023033978-2-000 del 22 de febrero de 2023
2023016923-1-000 del 27 de enero de 2023	Ángelo González Pérez	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio El Batan en la localidad de Suba	2023037087-2-000 del 24 de febrero de 2023
2023019507-1-000 del 1 de febrero de 2023	Ricardo Alberto Corredor Jerez	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Santa Helena en la localidad de Suba	2023055273-2-000 del 16 de marzo de 2023
2023019559-1-000 del 1 de febrero de 2023	Claudia Almanza	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	2023029146-2-000 Del 15 de febrero de 2023, y 2023063400-2-000 del 27 de marzo de 2023

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Radicado ANLA	Peticionario	Asunto	Radicado respuesta ANLA
2023021704-1-000 del 6 de febrero de 2023	Alberto Andrés Salamanca Álvarez	Solicitud suspensión modificación de licencia ambiental por presuntas afectaciones por la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado	2023035836-2-000 del 23 de febrero de 2023 y 2023043648-2-000 del 6 de marzo de 2023
2023024304-1-000 del 8 de febrero de 2023	Peticionario Anónimo	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Pasadena en la localidad de Suba	2023028884-2-000 y 2023028885-2-000 del 15 de febrero de 2023
2023024819-1-000 del 9 de febrero de 2023	Trinidad Plata Ballesteros	Altos niveles de ruido, sobre el barrio Pasadena en la localidad de Suba	2023064826-2-000 del 29 de marzo de 2023
2023024722-1-000 del 9 de febrero de 2023	Alberto Andrés Salamanca Álvarez	Altos niveles de ruido en horas de la madrugada	2023033774-2-000 del 21 de febrero de 2023
2023025174-1-000 del 10 de febrero de 2023	Peticionario Anónimo	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre la Autopista Norte con calle 126	2023028845-2-000 del 15 de febrero de 2023
2023026701-1-000 del 13 de febrero de 2023	Carolina Saturia Plata Ballesteros	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Pasadena en la localidad de Suba	2023029787-2-000 del 16 de febrero de 2023
2023027218-1-000 del 13 de febrero de 2023	Trinidad Plata Ballesteros	Altos niveles de ruido, sobre el barrio Pasadena en la localidad de Suba	2023030230-2-000 y 2023030232-2-000 del 16 de febrero de 2023
2023027026-1-000 del 13 de febrero de 2023	Sandra Tatiana Serrato	Solicitud de información documental del expediente LAM0209, por presuntas afectaciones generadas por altos niveles de ruido.	2023044241-2-000 del 6 de marzo de 2023
2023028979-1-000 del 15 de febrero de 2023	Carlos Rojas Andrade	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio el Batan en la localidad de Suba	2023040195-2-000 del 1 de marzo de 2023
2023030349-1-000 del 17 de febrero de 2023	Peticionario Anónimo	Frecuencia de operación de las aeronaves sobre el barrio Bosque Popular en la localidad de Engativá	2023044294-2-000 Del 6 de marzo de 2023
2023032212-1-000 del 20 de febrero de 2023	Claudia Almanza	Altos niveles de ruido, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	2023042812-2-000 del 3 de marzo de 2023
2023032209- 1-000 del 20 de febrero de 2023	Jesús David Araque Mejía	Altos niveles de ruido sobre la localidad de Usaquén	2023042725-2-000 del 3 de marzo de 2023
2023033264-1-000 del 21 de febrero de 2023	Claudia Almanza	Altos niveles de ruido, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	2023055271-2-000 del 16 de marzo de 2023
2023033117-1-000 del 21 de febrero de 2023	Miguel Ángel Andrade	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Modelo Norte en la localidad de Barrios Unidos.	2023048614-2-000 del 7 de marzo de 2023
2023032781-1-000 del 21 de febrero de 2023	Sandra Ibeth Rivera Rubio	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Santa Barbara	2023045139-2-000 del 7 de marzo de 2023

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Radicado ANLA	Peticionario	Asunto	Radicado respuesta ANLA
		Occidental en la localidad de Usaquén	
2023032974-1-000 del 21 de febrero de 2023	Ángelo González Pérez	Solicitud de información documental del expediente LAM0209, por presuntas afectaciones generadas por altos niveles de ruido.	2023051143-2-000 del 13 de marzo de 2023
2023033292-1-000 del 21 de febrero de 2023	Esteban Moreno Gámez	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio El Batan en la localidad de Suba	2023045163-2-000 del 7 de marzo de 2023
2023035559-1-000 del 23 de febrero de 2023	Claudia Almanza	Solicitud de visita por presuntas afectaciones generadas por altos niveles de ruido.	2023055271-2-000 del 16 de marzo de 2023 y 2023063400-2-000 del 27 de marzo de 2023
2023036475-1-000 del 24 de febrero de 2023	Andrés Arturo Rodríguez Bustos	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN,	2023050563-2-000 del 13 de marzo de 2023
2023038081-1-000 del 27 de febrero de 2023	Germán Loedel Rois	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Santa Barbara en la localidad de Usaquén.	2023054204-2-000 del 16 de marzo de 2023
2023038043-1-000 del 27 de febrero de 2023	Paola Gómez Campos	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio la Calleja en la localidad de Usaquén.	2023053301-2-000 del 15 de marzo de 2023
2023038182-1- 000 del 27 de febrero de 2023	Sandra Tatiana Serrato	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Santa Barbara Occidental en la localidad de Usaquén	2023050617-2-000 del 13 de marzo de 2023
2023038819-1-000 del 28 de febrero de 2023	Giovanny Barrera	Altos niveles de ruido generados por las aeronaves sobre el barrio Bosque Popular en la localidad de Engativá.	2023057314-2-000 del 31 de marzo de 2023 y 2023078202-2-000 del 14 de abril de 2023
2023042626-1-000 del 3 de marzo de 2023	Claudia María Estrada Villada	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Santa Barbara en la localidad de Usaquén.	2023078201-2-000 del 14 de abril de 2023
2023042838-1-000 del 3 de marzo de 2023	Juan Pablo Daza	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Prado Veraniego sur en la localidad de Suba	2023072148-2-000 del 4 de abril de 2023
2023043586-1-000 del 4 de marzo de 2023	Peticionario Anónimo	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Prado Veraniego en la localidad de Suba	2023072152-2-000 del 5 de abril de 2023
2023045277-1-000 del 7 de marzo de 2023	Rafael Pereira Cabral	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Pasadena en la localidad de Suba	20234000036441 del 4 de mayo de 2023
2023046548-1-000 del 8 de marzo de 2023	Giovanny Barrera	Altos niveles de ruido de las aeronaves sobre el barrio Normandía en la localidad de Engativá	2023078202-2-000 del 14 de abril de 2023

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Radicado ANLA	Peticionario	Asunto	Radicado respuesta ANLA
2023046764-1-000 del 8 de marzo de 2023	Claudia Almanza	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	2023055271-2-000 del 16 de marzo de 2023
2023048033-1-000 del 9 de marzo de 2023	Liliana Obando	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN	2023078203-2-000 del 14 de abril de 2023
2023054064-1-000 del 15 de marzo de 2023	Rodrigo Gelves	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Santa Barbara Occidental en la localidad de Usaquén.	20234000031031 del 2 de mayo de 2023
2023053519-1-000 del 15 de marzo de 2023 (15DPE55492-00-2023)	Miguel Ángel Andrade	Cambio de trayectorias, altura de vuelo y niveles de ruido en el barrio Modelo Norte de la Localidad Barrios Unidos	20234000110201 del 30 de mayo de 2023
2023055199-1-000 del 16 de marzo de 2023	Álvaro Moreno	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Mazuren en la localidad de Suba	20234000039301 del 4 de mayo de 2023
2023056379-1-000 del 19 de marzo de 2023	Peticionario Anónimo	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Prado Veraniego Sur en la localidad de Suba	2023076806-2-000 del 12 de abril de 2023 y 20234000050851 del 10 de mayo de 2023
2023058366-1-000 del 22 de marzo de 2023	Claudia Almanza	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	20234000102991 del 26 de mayo de 2023
2023059813-1-000 del 23 de marzo de 2023	Miguel Ángel Andrade	Solicitud de información documental del expediente LAM0209, por presuntas afectaciones generadas por altos niveles de ruido	20232300030461 del 2 de mayo de 2023 y 20234000110201 del 30 de mayo de 2023
2023061419-1-000 del 24 de marzo de 2023	Carlos Carvajal Pabón	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Santa Ana Oriental en la localidad de Usaquén	20234000054801 del 11 de mayo de 2023
2023061772-1-000 del 24 de marzo de 2023	Peticionario Anónimo	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN	20234000039311 del 4 de mayo de 2023
2023061048-1-000 del 24 de marzo de 2023	Leonardo Caicedo Franco	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Julio Flores en la localidad de Suba	20234000051101 del 10 de mayo de 2023
2023061962- 1-000 del 27 de marzo de 2023	Peticionario Anónimo	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre la Autopista Norte con calle 170	20234000043101 del 5 de mayo de 2023
2023063626-1-000 del 28 de marzo de 2023	Peticionario Anónimo	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Canaima en la localidad de Usaquén	20234000059481 del 11 de mayo de 2023
2023066823-1-000 del 30 de marzo de 2023	Martha Elena Pilonieta	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Santa Barbara Occidental en la localidad de Usaquén.	20234000080001 del 18 de mayo de 2023

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Radicado ANLA	Peticionario	Asunto	Radicado respuesta ANLA
2023068330-1-000 del 31 de marzo de 2023	María Viviana Borda	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	20234000043131 del 5 de mayo de 2023
2023070427-1-000 del 3 de abril de 2023	Camilo Andrés Flautero González	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Victoria Norte en la localidad de Suba	20234000080121 del 18 de mayo de 2023
2023071554-1-000 del 4 de abril de 2023	Claudia Almanza	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	20234000102991 del 26 de mayo de 2023
2023078783-1-000 del 4 de abril de 2023 (10DPE14697-00-2023)	Sindy Romero Triana	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Sam Joaquín de la localidad de Engativá	20232300034601 del 3 de mayo de 2023 y 20232300089291 del 23 de mayo de 2023
2023072276-1-000 del 5 de abril de 2023	Erika Uesseler	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio La Felicidad en la localidad de Fontibón	20234000102991 del 26 de mayo de 2023 y 20234000183561 del 27 de junio de 2023
2023073688-1-000 del 10 de abril de 2023	Álvaro Moreno	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Mazuren en la localidad de Suba	20234000039301 del 4 de mayo de 2023
2023074471-1-000 del 10 de abril del 2023	Carlos Carvajal Pabón	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Santa Ana Oriental en la localidad de Usaquén	20234000054801 del 11 de mayo de 2023
2023073754-1-000 del 10 de abril de 2023	Ángelo González Pérez	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Batán en la localidad de Suba	20232300030101 del 2 de mayo de 2023 y 20234000127421 del 6 de junio de 2023
2023075184-1-000 del 11 de abril de 2023 (15DPE57243-00-2023)	Claudia Almanza	Altos niveles de ruido aeronáutico, frecuencia y altura de operación proveniente de aeronaves del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el barrio Niza Antigua.	20232300029011 del 2 de mayo de 2023
20236200004022 y 20236200017292 del 19 y 20 de abril de 2023 respectivamente	Peticionario Anónimo	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Mirandela en la localidad de Suba	20232300063421 del 15 de mayo de 2023 y 20234000183591 del 27 de junio de 2023
20236200026322 del 24 de abril de 2023	María Viviana Borda	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	20234000127401 del 6 de junio de 2023
20236200026762 del 24 de abril de 2023	Claudia Almanza	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	20234000102991 del 26 de mayo de 2023

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Radicado ANLA	Peticionario	Asunto	Radicado respuesta ANLA
20236200032142 del 25 de abril de 2023 (10DPE14757-00-2023)	Camilo Delgado Acosta	Altos niveles de ruido aeronáutico en el barrio La Victoria Norte en la localidad de Suba	20232300054311 del 10 de mayo de 2023
20236200041482 del 26 de abril de 2023	Susan Riaño	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Mazuren en la localidad de Suba	20232300079831 del 18 de mayo de 2023
20236200045952 del 27 de abril de 2023	Claudia Almanza	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	20234000102991 del 26 de mayo de 2023
20236200047212 del 27 de abril de 2023	Nelly Martínez Erazo	Baja altura de operación sobre el barrio Atenas en la localidad de Suba	20234000178951 del 27 de junio de 2023
20236200050182 del 28 de abril de 2023	Claudia Almanza	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	20234000102991 del 26 de mayo de 2023
20236200055512 del 28 de abril de 2023	Ángelo González Pérez	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Batán en la localidad de Suba	20232300102551 del 26 de mayo de 2023
20236200052592 del 28 de abril de 2023 (15DPE57953-00-2023)	Diana Marcela González Galvis	Altos niveles de ruido aeronáutico generado por las aeronaves que usan trayectorias aéreas sobre el barrio Pasadena	20232300081131 del 19 de mayo de 2023
20236200051992 del 28 de abril de 2023 (15DPE57951-00-2023)	Sindy Romero Triana	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio San Joaquín de la localidad de Engativá	20232300089291 del 23 de mayo de 2023
20236200041482 del 29 de abril	Susan Riaño	Altos niveles de ruido en el barrio Mazurén en la localidad de Suba	20232300079831 del 18 de mayo de 2023
20236200058302 del 2 de mayo de 2023	Claudia Almanza	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	20234000102991 del 26 de mayo de 2023
20236200058002 del 2 de mayo de 2023	Claudia Lucia Barreto Valero	Horarios de operación sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	20234000183601 del 27 de junio de 2023
20236200064032 del 2 de mayo de 2023	Luz Bertha Sierra Riveros	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Mazuren en la localidad de Suba	20234000183611 del 27 de mayo de 2023
20236200065902 del 3 de mayo de 2023	Claudia Almanza	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	20234000102991 del 26 de mayo de 2023
20236200070202 del 4 de mayo de 2023	Erika González	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Mazuren en la localidad de Suba	20234000178941 del 26 de junio de 2023

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Radicado ANLA	Peticionario	Asunto	Radicado respuesta ANLA
20236200080102 del 6 de mayo de 2023	Héctor Boyacá	Altos niveles de ruido por paso de aeronaves sobre la Localidad de Barrios Unidos	20236200080102 del 25 de mayo de 2023
20236200081152 del 8 de mayo de 2023	Claudia Almanza	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	20232300097821 del 25 de mayo de 2023 y 20234000102991 del 26 de mayo de 2023
20236200084242 del 8 de mayo de 2023 (15DPE58338-00-2023)	Sandra Tatiana Serrato	cambio de rutas aéreas que sobrevuelan sobre Santa Barbara en la localidad de Usaquén.	20232300106011 del 29 de mayo de 2023 y 20234000168121 del 21 de junio de 2023
20236200087972 del 9 de mayo de 2023	Claudia Almanza	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	20234000102991 del 26 de mayo de 2023
20236200088682 del 9 de mayo de 2023	Laura Viviana Cáceres González	Frecuencia de operación sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	20232300106211 del 29 de mayo de 2023 y 20234000259211 del 25 de julio de 2023
20236200088712 del 9 de mayo de 2023 (15DPE58270-00-2023)	Francisco Cáceres Acero	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	20232300103101 del 26 de mayo de 2023
20236200091302 del 10 de mayo de 2023	Claudia Almanza	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	20232300097721 del 25 de mayo de 2023 y 20234000102991 del 26 de mayo de 2023
20236200095392 del 10 de mayo de 2023	Claudia Cecilia Garzón Naranjo	Altos niveles de ruido sobre el barrio Marsella en la localidad de Kennedy	20234000183621 del 27 de junio de 2023
20236200093262 del 10 de mayo de 2023	Peticionario Anónimo	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Santa Barbara en la localidad de Usaquén	20232300106201 del 29 de mayo de 2023 y 20234000243031 del 18 de julio de 2023.
20236200094072 del 10 de mayo de 2023 (15DPE58303-00-2022)	Hernán Isaza	Altos niveles de ruido provenientes de aeronaves que usan trayectorias aéreas sobre el barrio Santa Barbara	20232300105491 del 29 de mayo de 2023
20236200101772 del 12 de mayo de 2023	Peticionario Anónimo	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Modelo Norte en la localidad de Barrios Unidos	20232300106231 del 29 de mayo de 2023 y 20234000195721 del 29 de junio de 2023
20236200103582 del 12 de mayo de 2023	Erika Maritza González	Altos niveles de ruido por el paso de aeronaves sobre el barrio Mazurén en la Localidad de Suba	20232300106221 del 29 de mayo de 2023
20236200101672 del 12 de mayo de 2023 (15DPE58400-00-2023)	Santiago Narváez	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre la localidad de Usaquén	20232300116481 del 1 de junio de 2023
20236200107922 del 15 de mayo de 2023	María Viviana Borda	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	20234000018674 del 27 de junio de 2023
20236200108392 del 15 de mayo de 2023 (correo electrónico del 12 de mayo de 2023 pero por horario	Claudia Almanza	Altura de vuelo y altos niveles de ruido sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	20232300114541 del 1 de junio de 2023

Radicado ANLA	Peticionario	Asunto	Radicado respuesta ANLA
de correspondencia quedó con radicado del 15 de mayo de 2023)			
20236200111262 del 15 de mayo de 2023			20232300114421 del 1 de junio de 2023
20236200119582 del 17 de mayo de 2023	Jacobo Celnik	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza en la localidad de Suba	20234000195691 del 29 de junio de 2023
20236200122522 del 17 de mayo de 2023 (15DPE58620-00-2023)	Anónimo	Altos niveles de ruido de las aeronaves que sobrevuelan el sector de Modelo Norte en la localidad de Barrios Unidos	20232300126281 20232300172131 del 22 de junio de 2023
20236200126562 del 18 de mayo de 2023	Claudia Almanza	Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza en la localidad de Suba	20234000102991 del 26 de mayo de 2023
20236200124362 del 18 de mayo de 2023 (10ECO2305-00-2023)	Personería de Bogotá	Traslado de petición de la comunidad del Barrio Modelo, por presuntas afectaciones generadas por el uso de trayectorias aéreas y altos niveles de ruido sobre el barrio.	20232300110101 del 30 de mayo de 2023

Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias Ambientales – PQRSD trasladadas por la ANLA a la AEROCIVIL:

Que igualmente a partir del mes de agosto de 2022, la ANLA inició proceso de traslado a la AEROCIVIL de las Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y denuncias - PQRSD que son radicadas ante esta Autoridad con el objetivo de que esa entidad en calidad de titular de la licencia ambiental brinde atención a las mismas, es así como para el presente periodo de seguimiento ambiental se tienen las siguientes:

Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias Ambientales – PQRSD trasladadas por la ANLA a la AEROCIVIL

Relación Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias – PQRSD trasladadas por parte de la ANLA a la AEROCIVIL durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023		
Radicado ANLA de traslado a la AEROCIVIL	**Fecha de Radicado**	**Peticionario**
2022166006-2-000	4 de agosto de 2022	Peticionario Anónimo
2022190448-2-000	31 de agosto de 2022	Erika Uesseler
2022204505-2-000	15 de septiembre de 2022	Alfredo Wilches
2022204452-2-000		Israel Rodríguez
2022208141-2-000	20 de septiembre de 2022	Carolina Sahid
2022217272-2-000	29 de septiembre de 2022	Claudia Enriqueta Almanza
2022236328-2-000	24 de octubre de 2022	Darío Pava
2022236327-2-000		Samuel Hernández
2022266782-2-000	28 de noviembre de 2022	Luz María Páez
2022266784-2-000		Sindy Romero Triana

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Relación Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias – PQRSD trasladadas por parte de la ANLA a la AEROCIVIL durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023		
Radicado ANLA de traslado a la AEROCIVIL	**Fecha de Radicado**	**Peticionario**
2022266785-2-000		Martha Judith Bohórquez
2022284397-2-000	19 de diciembre de 2022	Claudia Enriqueta Almanza (3 PQRSD)
2022284398-2-000		Samuel Horacio Hernández
2023008328-2-000	13 de enero de 2023	Jacobo Celnik
2023008329-2-000		Rosa María Mateus Parra
2023010696-2-000	17 de enero de 2023	Enna Garzón
2023029051-2-000	15 de febrero de 2023	Karol Barrantes
2023029042-2-000		Claudia Almanza
2023029045-2-000 (2 PQRSD)		
2023029031-2-000		Joaquín Mendoza
2023029049-2-000		Luz Angela Gutiérrez Rodríguez
2023029128-2-000		Ángelo González Pérez
2023029047-2-000	18 de febrero de 2023	Nelson Evelio López
2023040173-2-000	1 de marzo de 2023	Trinidad Plata Ballesteros (2 PQRSD)
2023040195-2-000		Carlos Rojas Andrade
2023040176-2-000		Claudia Almanza
2023042725-2-000	3 de marzo de 2023	Jesús David Araque Mejía
2023044241-2-000	6 de marzo de 2023	Sandra Tatiana Serrato
2023045139-2-000	7 de marzo de 2023	Sandra Ibeth Rivera Rubio
2023045163-2-000		Esteban Moreno Gámez
2023050563-2-000	13 de marzo de 2023	Andrés Arturo Rodríguez Bustos
2023052811-2-000	14 de marzo de 2023	Paola Gómez Campos
2023055269-2-000	16 de marzo de 2023	Germán Loedel Rois
2023063397-2-000	27 de marzo de 2023	Claudia Almanza (2 PQRSD)
2023070734-2-000	3 de abril de 2023	Claudia Estrada
2023072176-2-000	5 de abril de 2023	Juan Pablo Daza
2023072534-2-000		Peticionario Anónimo
20234000035761	4 de mayo de 2023	Rafael Pereira Cabral
20234000036141		Peticionario Anónimo
20234000039481	5 de mayo de 2023	Giovanni Barrera (2 PQRSD)
20234000039501		Liliana Obando
20234000039531		Álvaro Moreno (2 PQRSD)
20234000051201	10 de mayo de 2023	Rodrigo Gálvez
20234000054531		Claudia Enriqueta Almanza
20234000080061	18 de mayo de 2023	Miguel Ángel Andrade
20232300079831		Susan Riaño
20232300083791	19 de mayo de 2023	Francisco Cáceres Acero
20234000102981	26 de mayo de 2023	Leonardo Caicedo Franco
20234000102671		Martha Elena Pilonieta
20234000102871		María Viviana Borda (2 PQRSD)
20234000102731		Camilo Flautero
20234000102971		Claudia Almanza (10 PQRSD)
20234000102931		Erika Uesseler
20234000113841	31 de mayo de 2023	Peticionario Anónimo
20232300113281		Santiago Narváez
20234000198081	30 de junio de 2023	Ángelo González Pérez
20234000198071		Peticionario Anónimo
20234000206961	5 de julio de 2023	María Viviana Borda
20234000206931		Nelly Martínez Erazo
20234000206941		Claudia Lucia Barreto Valero
20234000206831		Luz Bertha Sierra Riveros
20234000206861		Erika González

Relación Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias – PQRSD trasladadas por parte de la ANLA a la AEROCIVIL durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023		
Radicado ANLA de traslado a la AEROCIVIL	**Fecha de Radicado**	**Peticionario**
20234000207371		Laura Viviana Cáceres González
20234000206811		Claudia Cecilia Garzón Naranjo
20234000207011		Peticionario Anónimo
20234000206981		Jacobo Celnik

Fuente: Equipo de Seguimiento ANLA

Respuestas brindadas por la AEROCIVIL a Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias Ambientales – PQRSD trasladadas por la ANLA:

Que a continuación se relacionan los antecedentes asociados a comunicaciones remitidas por parte de la AEROCIVIL a la ANLA en atención a los traslados de PQRSD efectuados durante el periodo del presente seguimiento ambiental:

Respuestas brindadas por la AEROCIVIL a Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias Ambientales – PQRSD trasladadas por la ANLA

Relación de copia de respuestas brindadas por AEROCIVIL a Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias – PQRSD trasladadas por la ANLA durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023		
Radicado ANLA de copia de respuestas a PQRSD enviadas por AEROCIVIL	**Fecha de Radicado**	**Peticionario**
2022182699-1-000 2022182912-1-000 2022182505-1-000	24 de agosto de 2022	Peticionario Anónimo
2022201708-1-000 2022201693-1-000 2022220363-1-000	13 de septiembre de 2022	Erika Uesseler
2022223069-1-000 2022223101-1-000	6 de octubre de 2022	Israel Rodríguez
2022226495-1-000	11 de octubre de 2022	Claudia Enriqueta Almanza
2022244843-1-000	11 de noviembre de 2022	Samuel Hernández
2022276152-1-000	7 de diciembre de 2022	Luz María Páez
2022279078-1-000 2022279786-1-000	12 de diciembre de 2022	Sindy Romero Triana
2023012242-1-000	19 de enero de 2023	Jacobo Celnik
2023023699-1-000	8 de febrero de 2023	Rosa María Mateus Parra
2023032891-1-000 2023034400-1-000	21 de febrero de 2023	Karol Barrantes
2023034383-1-000	22 de febrero de 2023	Claudia Enriqueta Almanza
2023039437-1-000	28 de febrero de 2023	Nelson Evelio López
2023040057-1-000	28 de febrero de 2023	Luz Angela Gutiérrez Rodríguez
2023043008-1-000 2023043018-1-000	3 de marzo de 2023	Ángelo González Pérez
2023048045-1-000	9 de marzo de 2023	Carlos Rojas Andrade
2023048042-1-000		Trinidad Plata Ballesteros
2023059800-1-000	23 de marzo de 2023	Giovanni Barrera
2023067542-1-000	30 de marzo de 2023	Paola Gómez Campos
2023068605-1-000	31 de marzo de 2023	
2023069060-1-000		Sandra Tatiana Serrato
2023068554-1-000		Germán Loedel Rois
2023069864-1-000	3 de abril de 2023	Esteban Moreno Gámez

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Relación de copia de respuestas brindadas por AEROCIVIL a Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias – PQRSD trasladadas por la ANLA durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023		
Radicado ANLA de copia de respuestas a PQRSD enviadas por AEROCIVIL	**Fecha de Radicado**	**Peticionario**
2023072685-1-000 2023072751-1-000 2023075541-1-000	5 de abril de 2023	Jesús David Araque Mejía
2023075366-1-000 2023075152-1-000	11 de abril de 2023	Andrés Arturo Rodríguez Bustos
20236200003692	19 de abril de 2023	Claudia María Estrada Villada
20236200028702	24 de abril de 2023	Juan Pablo Daza
20236200028402		Peticionario Anónimo
20236200032112	25 de abril de 2023	
20236200063432	2 de mayo de 2023	Claudia Almanza
20236200104052	12 de mayo de 2023	Giovanni Barrera
20236200106352	15 de mayo de 2023	
20236200131912 20236200132692	19 de mayo de 2023	Liliana Obando
20236200153462 20236200180002	26 de mayo de 2023	Peticionario Anónimo
20236200177692	1 de junio de 2023	Miguel Ángel Andrade
20236200178192	2 de junio de 2023	
20236200063062 20236200192812	6 de junio de 2023	Camilo Flautero
20236200207892 20236200208842	8 de junio de 2023	Claudia Almanza
20236200207902		Leonardo Caicedo Franco
20236200230402 20236200232212	15 de junio de 2023	Francisco Cáceres Acero
20236200242722	20 de junio de 2023	Rafael Pereira Cabral
20236200257572 20236200273472	22 de junio de 2023	Erika Uesseler
20236200266472 20236200268582 20236200273472	23 de junio de 2023	María Viviana Borda
20236200260892 20236200273472		Claudia Almanza
20236200128072 20236200328282 20236200334722	10 de julio de 2023	Álvaro Moreno
20236200364122 20236200370652	18 de julio de 2023	Peticionario Anónimo
20236200391962	25 de julio de 2023	Ángelo González Pérez

COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES

El artículo 2 de la Ley 99 de 1993, dispuso la creación del Ministerio del Medio Ambiente, como el organismo rector de la gestión del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, encargado entre otras cosas de definir las regulaciones a las que se sujetarán la conservación, protección, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables y el medio ambiente de la Nación, a fin de asegurar el desarrollo sostenible, estableciendo en el numeral 15

del artículo 5, como una de sus funciones, evaluar los estudios ambientales y expedir, negar o suspender la Licencia Ambiental correspondiente, en los casos que se señalan en el Título VIII de la ley precitada, competencia expresamente indicada en el artículo 52 de la misma norma.

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

A través del Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015 el Gobierno Nacional expidió el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible, cuyo objeto es compilar la normativa expedida por el Gobierno Nacional en ejercicio de las facultades reglamentarias conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de 1991, 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 día 26 de mayo de 2015 en razón a la publicación efectuada en el Diario Oficial No 49523.

Por medio del numeral primero del artículo décimo del Decreto 376 del 11 de marzo de 2020 *"Por el cual se modifica la estructura de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA",* le corresponde a la Subdirección de Seguimiento de Licencias Ambientales, la función de realizar el control y seguimiento a los proyectos, obras o actividades que cuenten con licencia ambiental.

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

Aunado a lo anterior, a través del artículo primero de la Resolución 1957 del 5 de noviembre de 2021 *"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"* modificada por la Resolución 407 del 18 de febrero de 2022, 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 113 de 27 de enero de 2023, el Director General de la Autoridad Nacional Licencias Ambientales – ANLA, nombró a GERMAN BARRETO ARCINIEGAS en el cargo de Subdirector Técnico Código 150 grado 21, Subdirector de Seguimiento de Licencias Ambientales, de la planta de personal de esta Autoridad y en consecuencia es el encargado de suscribir el presente acto administrativo.

CONSIDERACIONES TÉCNICAS DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA

Se tienen en cuenta las consideraciones técnicas contenidas en el Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023, las cuales sirven de soporte y motivación de las decisiones que se adoptan en la presente actuación, tal como se expone a continuación:

"(…)

ALCANCE

El objetivo del presente seguimiento ambiental consiste en la verificación del estado de las peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRSD, presentadas para expediente LAM0209 durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023. Este periodo corresponde al inicio de la operación aérea de la terminal bajo las condiciones de la fase II autorizada por la ANLA a través de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022.

Como fecha final del periodo de estudio se define el 18 de mayo de 2023, dado que a partir de esa fecha la AEROCIVIL decidió no seguir implementando las trayectorias aéreas que estuvieron vigentes desde el 29 de diciembre de 2022.

En en el Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 se analiza:

- ✓ *Las PQRSD asociadas a la configuración de operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado bajo las condiciones de fase II establecida mediante el artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada parcialmente por la Resolución 0301 del 1 febrero de 2022, por tanto, se analiza el cumplimiento a las condiciones definidas para dicha fase.*

- ✓ *Las motivaciones que dieron origen a las PQRSD que fueron recepcionadas entre el mes de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023, provenientes de sectores de la ciudad de Bogotá ubicados en las localidades de Suba y Usaquén, los cuales no hacen parte del área de influencia establecida para el proyecto bajo la curva de los 65dB mediante el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.*

- ✓ *El cambio de trayectorias aéreas que se informó por parte de AEROCIVIL de forma presencial el 4 de mayo en socialización a comunidades de las localidades de Suba y Usaquén, informado a ANLA en radicado 20236200316402 del 6 de julio de 2023,*

en respuesta a radicado 20234000038541 del 4 de mayo de 2023, acerca de la actualización de procedimientos aéreos y PBN,

- ✓ *El comportamiento de la curva de 65 dB LDN para los meses de diciembre de 2022 y enero de 2023, teniendo en cuenta el cambio de trayectorias informado por AEROCIVIL e implementado a partir del 29 de diciembre de 2022 hasta el 18 de mayo de 2023.*

- ✓ *Análisis de información de niveles de ruido para el periodo, en relación con las PQRSD presentadas.*

Al respecto es necesario resaltar que si bien se tendrá en cuenta la verificación del cumplimiento a obligaciones establecidas en el PMA, así como en los diferentes actos administrativos proferidos en el marco del expediente LAM0209 asociadas a la atención de PQRSD y las temáticas referidas por los peticionarios, relacionadas con la operación aérea según lo determinado por la fase II, también se tendrán en cuenta aquellas obligaciones vigentes que hagan parte de actos administrativos previos a la autorización de la modificación de la licencia ambiental determinada en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y que correspondan con los temas que motivaron la radicación de PQRSD durante el período ya mencionado.

En ese sentido, el presente seguimiento tiene como base documental las PQRSD radicadas ante la ANLA por parte de las comunidades y diferentes actores sociales tanto de las unidades territoriales que conforman el área de influencia del proyecto como de sectores que se encuentran fuera de ésta, las remisiones de esas peticiones a la AEROCIVIL como titular de la licencia ambiental y las respuestas brindadas por esa entidad a los diferentes peticionarios, así como la base de datos de PQRSD con que cuenta el expediente LAM0209 y el respectivo tablero de control y la información técnica procedente del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA de acuerdo a la información arrojada por el tablero de control dispuesto para el análisis de información proveniente del Sistema de Vigilancia de Control Ambiental - SVCA de la AEROCIVIL en lo pertinente a monitoreo de niveles de ruido aeronáutico y trayectorias aéreas.

Finalmente, se integrará la verificación de la información reportada por la AEROCIVIL a través de los Informes de Cumplimiento Ambiental - ICA No 16 (período 1 de julio al 31 de diciembre de 2022) presentado mediante los radicados 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023.

Dado que, a la fecha de corte documental del presente seguimiento, en el Sistema de Información de Licencias Ambientales - SILA no se cuenta con radicados por parte de AEROCIVIL relacionados con respuesta a los requerimientos establecidos en el seguimiento efectuado al expediente LAM0209 en el año 2022, acogido por el acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 562 del 31 de agosto de 2022, no se incluye información al respecto.

Finalmente dada la finalidad y especificidad del seguimiento, no se incluye el análisis de Seguimiento Documental Espacial – SDE, así como no se desarrolla el capítulo de análisis regional.

Tipo de Seguimiento

El presente seguimiento es de carácter documental, además de comprender una condición específica toda vez que se limita al análisis del estado de las peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias de orden ambiental – PQRSD recibidas por la ANLA durante el período 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, las remisiones realizadas a la AEROCIVIL de cada una de éstas y las correspondientes respuestas por parte de esa entidad durante el mismo período.

Etapa en la que se encuentra el proyecto

El proyecto para el presente período de seguimiento se encuentra en etapa de operación, la cual en lo específico para la operación aérea y el funcionamiento del recinto de prueba de motores se ejecutan bajo las condiciones de la fase II autorizadas mediante las Resoluciones 0801 del 22 de abril de 2022 y 3111 del 29 de diciembre de 2022 respectivamente.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

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 de este.

Localización

El proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado" se localiza en la ciudad de Bogotá específicamente en las localidades de Fontibón y Engativá, así como en el Municipio de Funza veredas El Hato, La Isla, Florida y Cacique.

Ver figura en el concepto técnico Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

(…)

CUMPLIMIENTO A PLANES Y PROGRAMAS

A continuación, se presenta el estado de cumplimiento de los planes y programas del proyecto, establecidos mediante los actos administrativos relacionados en los antecedentes del expediente LAM0209, aclarando que, en el marco de la modificación de la licencia ambiental en el año 2021, mediante los artículos sexto y octavo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 se estableció unificar los planes de manejo ambiental aprobados en las Resoluciones 1330 de 1995, 1000 de 2013 y 1034 del 24 de agosto de 2015 generando un único PMA; lo reportado por el titular del instrumento de manejo y control durante el período correspondiente al presente seguimiento, y la información en general con que cuenta la ANLA como autoridad ambiental para el seguimiento documental específico a las

peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRSD, por lo tanto, se verificará el cumplimiento de las fichas de manejo y seguimiento y monitoreo que apliquen según lo definido para este seguimiento.

Participación ciudadana y participación pública

Denuncias ambientales

A continuación, se listan las denuncias ambientales recepcionadas y atendidas por esta Autoridad, así como las reportadas por la AEROCIVIL a través del ICA 16:

Denuncias ambientales

Identificación de la denuncia	***Numeral en el que se verificaron los hechos***	***Numeral en el que se decide la actuación***
2022139050-1-000 del 7 de julio de 2022	*Numeral 5.3.2 – Ficha de Seguimiento PGS-02 Información y Comunicación*	
2022153922-1-000 del 25 de julio de 2022 (15DPE38454-00-2022)		
2022167910-1-000 del 8 de agosto de 2022		
2022176474-1-000 del 17 de agosto de 2022 (15DPE40371-00-2022)		
2022190227-1-000 del 31 de agosto de 2022 (15DPE41426-00-2022)		
2022190228-1-000 del 31 de agosto de 2022 (15DPE41427-00-2022)		
2022190869-1-000 del 1 de septiembre de 2022		
2022197421-1-000 del 8 de septiembre de 2022		
2022206741-1-000 del 19 de septiembre de 2022 (10DPE10731-00-2022)		
2022210775-1-000 del 22 de septiembre de 2022		
2022211565-1-000 del 23 de septiembre de 2022		
2022211586-1-000 del 23 de septiembre de 2022		
2022225744-1-000 del 10 de octubre de 2022 (10DPE11292-00-2022)		
2022231979-1-000 del 18 de octubre de 2022		
2022242917-1-000 del 28 de octubre de 2022		
2022246161-1-000 del 2 de noviembre de 2022 (10DPE11781-00-2022)		
2022247875-1-000 del 3 de noviembre de 2022		
2022257777-1-000 del 17 de noviembre de 2022 (15DPE47638-00-2022)		
2022268517-1-000 del 20 de noviembre de 2022		
2022260286-1-000 del 21 de noviembre de 2022 (10DPE12201-00-2022)		
2022268631-1-000 del 29 de noviembre de 2022		
2022269766-1-000 del 30 de noviembre de 2022		
2022272968-1-000 del 2 de diciembre de 2022		
2022273744-1-000 del 5 de diciembre de 2022 (10DPE12469-00-2022)		
2022280923-1-000 del 14 de diciembre de 2022		
2022281965-1-000 del 15 de diciembre de 2022		
2022284762-1-000 del 19 de diciembre de 2022		
2022296492-1-000 del 29 de diciembre de 2022		
2023001605-1-000 del 3 de enero de 2023 (15DPE50926-00-2023)		
2023003759-1-000 del 10 de enero de 2023		
2023004869-1-000 del 11 de enero de 2023		
2023007536-1-000 del 13 de enero de 2023		
2023008997-1-000 del 16 de enero de 2023		
2023011867-1-000 del 18 de enero de 2023		
2023010889-1-000 del 18 de enero de 2023		
2023015923-1-000 del 26 de enero de 2023		
2023016149-1-000 del 26 de enero de 2023		
2023016101-1-000 del 26 de enero de 2023		
2023016923-1-000 del 27 de enero de 2023		
2023019559-1-000 del 1 de febrero de 2023		
2023021704-1-000 del 6 de febrero de 2023		
2023024304-1-000 del 8 de febrero de 2023		

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Identificación de la denuncia	***Numeral en el que se verificaron los hechos***	***Numeral en el que se decide la actuación***
2023024819-1-000 del 9 de febrero de 2023		
2023024722-1-000 del 9 de febrero de 2023		
2023025174-1-000 del 10 de febrero de 2023		
2023026701-1-000 del 13 de febrero de 2023		
2023027218-1-000 del 13 de febrero de 2023		
2023027026-1-000 del 13 de febrero de 2023		
2023028979-1-000 del 15 de febrero de 2023		
2023030349-1-000 del 17 de febrero de 2023		
2023032212-1-000 del 20 de febrero de 2023		
2023032209- 1-000 del 20 de febrero de 2023		
2023033264-1-000 del 21 de febrero de 2023		
2023033117-1-000 del 21 de febrero de 2023		
2023032781-1-000 del 21 de febrero de 2023		
2023032974-1-000 del 21 de febrero de 2023		
2023033292-1-000 del 21 de febrero de 2023		
2023035559-1-000 del 23 de febrero de 2023		
2023036475-1-000 del 24 de febrero de 2023		
2023038081-1-000 del 27 de febrero de 2023		
2023038043-1-000 del 27 de febrero de 2023		
2023038182-1- 000 del 27 de febrero de 2023		
2023038819-1-000 del 28 de febrero de 2023		
2023042626-1-000 del 3 de marzo de 2023		
2023042838-1-000 del 3 de marzo de 2023		
2023043586-1-000 del 4 de marzo de 2023		
2023045277-1-000 del 7 de marzo de 2023		
2023046548-1-000 del 8 de marzo de 2023		
2023046764-1-000 del 8 de marzo de 2023		
2023048033-1-000 del 9 de marzo de 2023		
2023054064-1-000 del 15 de marzo de 2023		
2023053519-1-000 del 15 de marzo de 2023 (15DPE55492-00-2023)		
2023055199-1-000 del 16 de marzo de 2023		
2023056379-1-000 del 19 de marzo de 2023		
2023058366-1-000 del 22 de marzo de 2023		
2023059813-1-000 del 23 de marzo de 2023		
2023061419-1-000 del 24 de marzo de 2023		
2023061772-1-000 del 24 de marzo de 2023		
2023061048-1-000 del 24 de marzo de 2023		
2023061962- 1-000 del 27 de marzo de 2023		
2023063626-1-000 del 28 de marzo de 2023		
2023066823-1-000 del 30 de marzo de 2023		
2023068330-1-000 del 31 de marzo de 2023		
2023070427-1-000 del 3 de abril de 2023		
2023071554-1-000 del 4 de abril de 2023		
2023078783-1-000 del 4 de abril de 2023 (10DPE14697-00-2023)		
2023072276-1-000 del 5 de abril de 2023		
2023073688-1-000 del 10 de abril de 2023		
2023074471-1-000 del 10 de abril del 2023		
2023073754-1-000 del 10 de abril de 2023		
2023075184-1-000 del 11 de abril de 2023 (15DPE57243-00-2023)		
20236200004022 del 19 de abril de 2023		
20236200026322 del 22 de abril de 2023		
20236200026762 del 24 de abril de 2023		
20236200032142 del 25 de abril de 2023 (10DPE14757-00-2023)		
20236200041482 del 26 de abril de 2023		
20236200045952 del 27 de abril de 2023		
20236200047212 del 27 de abril de 2023		
20236200050182 del 28 de abril de 2023		
20236200055512 del 28 de abril de 2023		
20236200052592 del 28 de abril de 2023 (15DPE57953-00-2023)		
20236200051992 del 28 de abril de 2023 (15DPE57951-00-2023)		

Identificación de la denuncia	***Numeral en el que se verificaron los hechos***	***Numeral en el que se decide la actuación***
20236200058302 del 2 de mayo de 2023		
20236200058002 del 2 de mayo de 2023		
20236200064032 del 2 de mayo de 2023		
20236200065902 del 3 de mayo de 2023		
20236200070202 del 4 de mayo de 2023		
20236200080102 del 6 de mayo de 2023		
20236200081152 del 8 de mayo de 2023		
20236200084242 del 8 de mayo de 2023 (15DPE58338-00-2023)		
20236200087972 del 9 de mayo de 2023		
20236200088682 del 9 de mayo de 2023		
20236200088712 del 9 de mayo de 2023 (15DPE58270-00-2023)		
20236200091302 del 10 de mayo de 2023		
20236200095392 del 10 de mayo de 2023		
20236200093262 del 10 de mayo de 2023		
20236200094072 del 10 de mayo de 2023 (15DPE58303-00-2022)		
20236200101772 del 12 de mayo de 2023		
20236200103582 del 12 de mayo de 2023		
20236200101672 del 12 de mayo de 2023 (15DPE58400-00-2023)		
20236200107922 del 15 de mayo de 2023		
20236200108392 del 15 de mayo de 2023		
20236200111262 del 15 de mayo de 2023		
20236200119582 del 17 de mayo de 2023		
20236200122522 del 17 de mayo de 2023 (15DPE58620-00-2023)		
20236200126562 del 18 de mayo de 2023		
20236200124362 del 18 de mayo de 2023 (10ECO2305-00-2023)		

Interacción con grupos de interés

Interacción con grupos de interés

Grupo de Interés	***Rol de la persona del grupo de interés***	***Fecha y Lugar del encuentro***
Ciudadanía	*Habitantes y/o Residentes de los barrios Niza Antigua, Chicó, Navarra, El Batán, Pasadena de las Localidades de Suba y Usaquén*	*Fecha: 30 de marzo de 2023* *Lugar: Barrio Niza Antigua/Localidad de Suba*

Aplicabilidad de las fichas del PMA en el periodo de seguimiento

Aplicabilidad fichas PMA en el periodo de seguimiento

Código Ficha	***Nombre***	***Objetivo***	***Acto Administrativo que autoriza la ficha***	***Aplica***	***Justificación de la no aplicabilidad***
PMA-01	*Manejo y control de calidad del Ruido*	*Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido*	***Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021***	*SI*	
PMA-02	*Manejo y control de calidad de aire*	*Cuantificar, mitigar y controlar la generación de gases contaminantes y material particulado,*		*NO*	*Dado que el objetivo del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 se centra en la verificación del estado de las peticiones, quejas reclamos, solicitudes y*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

		valorando el grado de cumplimiento normativo en la resolución 2254 del 2017 *Valorar el grado de cumplimiento normativo respecto de la Resolución 2254 del 2017.*			*denuncias ambientales – PQRSD, presentadas durante el periodo del período 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, las medidas de manejo incluidas en estas fichas de manejo ambiental no aplican dado que las mismas no se relacionan con el objetivo específico de este seguimiento, sin embargo se precisa que a estas se verificará su cumplimiento en seguimiento general a efectuar al expediente LAM0209 en el último trimestre del año 2023.*
PMA-03	*Manejo de Residuos*	*Implementar gestión ambiental adecuada de los residuos sólidos y líquidos en las áreas a cargo de la Aeronáutica Civil, estableciendo oportunamente la ocurrencia de situaciones no deseadas, proponiendo los correctivos del caso y verificando la aplicación de la normatividad ambiental.*		*NO*	
PMA-04	*Manejo de aguas lluvias, drenajes naturales y Vertimientos*	*Asegurar que el manejo de los vertimientos de las áreas a cargo de la Aeronáutica Civil sea el adecuado y no genere afectaciones a cuerpos de agua o drenajes naturales*		*NO*	
PMA-05	*Remoción de cobertura vegetal, descapote y disposición de suelos*	*Dar manejo a los impactos de alteración a los ecosistemas terrestres, cambio en las características fisicoquímicas y microbiológicas del suelo y alteración de las características fisicoquímicas de la calidad del agua superficial, que se generen durante las actividades de mantenimiento y obras menores, por la remoción de la cobertura vegetal, descapote y disposición de suelos.*		*NO*	
PMA-06	*Manejo de materiales y*	*Cumplimiento de pautas para llevar a cabo un*		*NO*	

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

	sobrantes de construcción	*adecuado manejo de los materiales de construcción durante la ejecución de obras civiles*			
PMA-07	*Señalización*	*Establecer pautas para la implementación adecuada de señalización para llevar a cabo de forma efectiva y segura la ejecución de los trabajos y asegurar aquellas áreas con potencial riesgo para el personal, funcionarios, pasajeros y comunidad*		*NO*	
PMA-08	*Manejo de cortes, rellenos y ZODMES*	*Asegurar que los cortes sólo se lleven a cabo en las áreas diseñadas para ello, así como la mitigación de los impactos generados por el manejo o disposición de estos materiales en el entorno, específicamente la posible afectación al recurso suelo e hídrico*		*NO*	
PMA-09	*Manejo de suelos*	*Mitigar los impactos que se puedan generar en el recurso suelo debido a la implementación de obras menores y de infraestructura*		*NO*	
PMA-10	*Manejo ambiental para campamentos, talleres y/o bodegas*	*Garantizar la prevención y/o mitigación de posibles impactos negativos en la implementación de campamentos, centros de acopios temporales y desmantelamiento de la infraestructura temporal construida para las obras civiles*		*NO*	
PMA-11	*Manejo de Fauna Silvestre*	*Fueron requeridos ajustes que deben*		*NO*	

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

PMA-12	*Protección y Compensación a la avifauna.*	*ser presentados por AEROCIVIL en ICA No 15 período enero – junio de 2022.*		*NO*	
PMA-13	*Manejo de la revegetalización*			*NO*	
PMA-PGS-01	*Sensibilización y educación*	*Fomentar actividades de sensibilización y educación ambiental a las comunidades (Comité Comunitario Aeroportuario CCA1) y entidades del AI del Aeropuerto Internacional El Dorado.*		*NO*	
PMA-PGS-02	*Información y comunicación*	*Mantener los canales de comunicación e información con las comunidades y entidades del área de influencia, de manera clara y oportuna frente a las actividades que se desarrollan en el aeropuerto Internacional El Dorado en lo correspondiente a la ejecución del proyecto y el PMA, sus avances, tareas ambientales y sociales en ejecución y desarrollo.*		*SI*	
PMA-PGS-03	*Apoyo en cogestión interinstitucional y comunal*	*Integrar acciones coordinadas interinstitucionalmente en beneficio y atención a las comunidades del área de influencia, según las competencias y objetivos misionales de cada entidad, mediante la consolidación de comité sectorial amplio que coordine y promueva ejercicios de*		*NO*	*Dado que el objetivo del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 se centra en la verificación del estado de las peticiones, quejas reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRSD, presentadas durante el periodo del período 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, las medidas de manejo incluidas en estas fichas de manejo ambiental no aplican dado que las mismas no se relacionan con el objetivo específico de este seguimiento, sin embargo se precisa que a estas se verificará su cumplimiento en*

		sostenibilidad social y ambiental. *En coordinación con las actividades operacionales de competencia del Aeropuerto.*			*seguimiento general a efectuar al expediente LAM0209 en el último trimestre del año 2023.*
PMA-PGS-04	*Educación y capacitación al personal vinculado a la operación del proyecto*	*Fueron requeridos ajustes que deben ser presentados por AEROCIVIL en ICA No 15 período enero – junio de 2022.*		*NO*	
PMA-PGS-05	*Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza*			*NO*	

Seguimiento al Plan de Manejo Ambiental.

La presente verificación se realizará sobre las medidas aplicables para el seguimiento documental específico a las peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias ambientales - PQRSD durante el periodo del presente seguimiento comprendido entre el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023.

Medio Abiótico.

Estado de cumplimiento del Plan de Manejo Ambiental Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*					
Impacto atendido	***Medidas de Manejo***	***Tipo de Medida***			
		Prevención	***Mitigación***	***Corrección***	***Compensación***
Sonoros asociados al ruido	***Para tener claridad respecto a las medidas aplicables a esta ficha, a las cuales se les hace seguimiento y que AEROCIVIL debe dar cumplimiento, se muestran a continuación las medidas de la ficha presentada por el titular y los ajustes solicitados en le Resolución 1728 de 2021.*** ***A. Medidas de manejo en los receptores.*** *Modificado subnumeral 1.3, numeral 1, del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 en el sentido de:* *"Las actividades de monitoreo y seguimiento propuestas en el marco de la medida de manejo en el receptor deberán ser excluidas de la presente ficha y ser incluidas en el programa PSM-01 Manejo y control de Ruido."* *Por tanto, estas medidas no están incluidas en esta ficha*				
	B. Medidas de manejo en la fuente de emisión				

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido*** **– *Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*					
	Medida 4 *(medida presentada en el EIA con radicado 2021083394-1-000 del 29 de abril del 2021 que se mantiene sin ajuste)* *Capacitación al total de operadores aéreos, nuevo operador que ingrese a prestar sus servicios, personal al mando de aeronaves, personal ATC y personal en tierra, sobre las directrices y obligaciones de emplear el Sistema de restricción por Cuota de Ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado.*	*X*			
	C. Medidas de manejo enfocadas procedimientos operacionales				
	Medida 6 *(medida presentada en el EIA con radicado 2021083394-1-000 del 29 de abril del 2021, la cual se mantiene)* *Se aplicarán las trayectorias de vuelo determinadas en el AIP-SKBO bajo el concepto de abatimiento de ruido; para ello, se aplicará bajo cumplimiento a disposiciones de ruido del Reglamento Aeronáutico de Colombia, la actualización del manual de abatimiento de ruido - SKBO, mediante acto administrativo expedido por la Aeronáutica Civil.*		*x*	*x*	
	Medida 9 *En el subnumeral 1.2.6, subnumeral 1.2 numeral 1, del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 se solicita incluir:* *Remisión de informes trimestrales ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales relacionado con el avance de la implementación de los procedimientos PBN (Performance Based Navigation) / RNAV (Random Navigation) y sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido.*	*X*	*X*		
	Medida 10 *(medida presentada en el EIA con radicado 2021083394-1-000 del 29 de abril del 2021, la cual se mantiene)* *Aplicación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado, generando registro de las sanciones impuestas en el marco de aplicación de dicho protocolo.*	*x*	*x*		
	Medida 11 *En el subnumeral 1.2.7, subnumeral 1.2 numeral 1, del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 se solicita incluir* *Remitir informes trimestrales de los resultados de la implementación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea acogido mediante Resolución 1599 de 2020 de la Aeronáutica Civil. La revisión bianual de que trata el Artículo Tercero de la precitada Resolución, en ningún caso podrá culminar en niveles máximos permisibles por operación superiores a los ya establecidos, y en todo caso los cambios y ajustes propuestos deberán contemplar los criterios de reducción de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI.*	*X*	*X*		
	Medida 12 *(medida presentada en el EIA con radicado 2021083394-1-000 del 29 de abril del 2021, la cual se mantiene)* *Acciones tomadas frente a los incumplimientos a los niveles de ruido: Se presentará un informe semestral que relacioné las acciones dirigidas frente*	*X*	*X*		

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*					
	a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.				
	Medida 13 *En el subnumeral 1.2.9, subnumeral 1.2 numeral 1, del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 se solicita incluir:* *Presentar un informe semestral que relacione las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia relacionados con el componente ruido.*	*X*	*X*		
	Medida 15 *(medida presentada en el EIA con radicado 2021083394-1-000 del 29 de abril del 2021)* *Cuando se requieran solicitudes de altura para la construcción de infraestructuras de competencia de la Aeronáutica Civil por temas de seguridad, se entregará a quien lo requiera un comunicado en el cual se presentan las obligaciones en cuanto a requerimientos acústicos de construcción y las áreas de restricción por ruido. (Periodicidad: Cada vez que se requiera el permiso de construcción).* *Modificado subnumeral 1.2.10, subnumeral 1.2 numeral 1, del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 en el sentido de definir la medida así:* *Remitir informe semestral de los usuarios a los cuales se les dieron a conocer las obligaciones en cuanto a requerimientos acústicos de construcción y las áreas de restricción por ruido, en el marco de la solicitud de conceptos de altura de competencia de la UAEAC.*	*X*	*X*		

Observaciones respecto al ajuste de la ficha solicitado según lo establecido en el numeral 1 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021:

A continuación, se relaciona la atención brindada por la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022 a los ajustes requeridos por esta Autoridad Nacional a la presente ficha de manejo mediante el numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y artículo cuarto de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, así:

"(…)

Con el propósito de soportar la conformidad del Plan de Manejo Ambiental actualizado para el Aeropuerto Internacional El Dorado, incluyendo los ajustes determinados en el Artículo Séptimo de la Resolución 1728 del 04 de octubre de 2021 de la siguiente manera por parte de aplicación de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL; los componentes de fichas y su contenido, se encuentran adjuntados de manera digital en el Anexo1_PMA:

(…)"

"(…)

De lo anterior se puede inferir que, la Aerocivil acoge las disposiciones estructuradas y enmarcadas en el Artículo Sexto, Artículo Séptimo de la Resolución 1728 del 04 de octubre de 2021, así como del Artículo Cuarto de la Resolución 0301 del 01 de febrero de 2022 de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales para los medios abiótico, biótico y socioeconómico.

(…)"

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones
FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo: *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*

De acuerdo con lo anterior, a continuación, se listarán en orden consecutivo las obligaciones establecidas para el ajuste de la presente ficha de manejo Ambiental, así:

> *"(…)*
>
> ***1.1. Ajustar el objetivo de la ficha así: Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*** *Negrilla y cursiva fuera del texto.*
>
> *(…)"*

Respecto a esta obligación en la PMA-01 Manejo y control de Ruido presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se evidencia que el objetivo de la Ficha de Manejo PMA-01 fue modificada así:

Ver ilustración Pág. 38 del CT. 6332 del 28 de septiembre de 2023
"(…)

Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencia que se cumple con el ajuste requerido para el objetivo de la PMA-01 Manejo y control de Ruido.

> *"(…)*
>
> ***1.2. Incluir las medidas de manejo en los siguientes términos:***
>
> ***1.2.1. Formulación, ejecución y seguimiento del Plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI, de conformidad con lo establecido en la Tabla 1 de la norma nacional de ruido asociado al área de influencia para el componente ruido definida por esta Autoridad y demás actividades relacionadas con su cumplimiento.*** *Negrilla y cursiva fuera del texto.*
>
> *(…)"*

Respecto a esta obligación en la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y control de Ruido presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se evidencia la inclusión del siguiente texto, que describe:

> *"(…)*
>
> *1. Medidas y actividades de desarrollo para el manejo y control de ruido*
>
> *La principal medida de reducción de niveles de ruido consistirá en la regulación por parte de la Aerocivil frente al cumplimiento de los estándares establecidos en convenios internacionales OACI/ICAO y pertinencias ingenieriles acústicas; lo que se logrará con la consolidación de la política aeroportuaria bajo las siguientes consideraciones:*
>
> *• Formulación, ejecución y seguimiento del Plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI, de conformidad con lo establecido en la Tabla 1 de la norma nacional de ruido, Resolución 0627 del actual Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o aquella que modifique, adicione o sustituya; asociado al área de influencia para el componente ruido.*
>
> *(…)"*

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones
FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo: *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*

Con lo anterior se observa la inclusión explícita del ajuste requerido por esta Autoridad lo cual permite considerar el cumplimiento a la obligación quedando la medida como se citó anteriormente y consecuencia de ello se declara su cumplimiento definitivo al ser de carácter temporal.

"(…)

1.2. Incluir las medidas de manejo en los siguientes términos:

1.2.2. Construcción de barrera acústica (outdoor) garantizando una pérdida por inserción de al menos 11 dB. *Negrilla y cursiva fuera del texto.*

(…)"

Respecto a esta obligación en la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y control de Ruido presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se evidencia la inclusión del siguiente texto, que describe:

"(…)

Construcción de barrera acústica (outdoor) la cual remplazará los jarillones y barreras forestales en las delimitaciones del Aeropuerto, con una pérdida por inserción de al menos 11 dB.

(…)"

Con lo anterior se observa la inclusión explícita del ajuste requerido por esta Autoridad lo cual permite considerar el cumplimiento a la obligación quedando la medida como se citó anteriormente y consecuencia de ello se declara su cumplimiento definitivo al ser de carácter temporal.

"(…)

1.2. Incluir las medidas de manejo en los siguientes términos:

1.2.3. Garantizar el cumplimiento de las cuotas de ruido de carácter ambiental LAeq, hora - 55 dBA ± 2 dBA en los horarios establecidos, la cual será evaluable en estaciones con categoría de uso de suelo residencial sobre las trayectorias aéreas - para periodos semanales. *Negrilla y cursiva fuera del texto.*

(…)"

Respecto a esta obligación en la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y control de Ruido presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se evidencia la inclusión del siguiente texto, que describe:

"Garantizar el cumplimiento de las cuotas de ruido de carácter ambiental LAeq, hora - 55 dBA ± 2 dBA en los horarios establecidos para las Fase II y Fase III de la Resolución 1728 de 2021, modificada por la Resolución 0301 de 2022 por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales; la cual será evaluable en estaciones con categoría de uso de suelo residencial sobre las trayectorias aéreas - para periodos semanales."

Con lo anterior se observa la inclusión explícita del ajuste requerido por esta Autoridad lo cual permite considerar el cumplimiento a la obligación quedando la medida como se citó anteriormente y consecuencia de ello se declara su cumplimiento definitivo al ser de carácter temporal.

"(…)

1.2. Incluir las medidas de manejo en los siguientes términos:

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones
FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo: *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*

1.2.4. Remitir informes trianuales relacionados con las gestiones realizadas y el cumplimiento a los planes de reconversión de Flota establecidos en cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución 1599 de 2020, de la UAEAC. *Negrilla y cursiva fuera del texto.*

(…)"

Respecto a esta obligación en la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y control de Ruido presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se evidencia la inclusión del siguiente texto, que describe:

"(…)
Remisión ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales de informes trianuales relacionados con las gestiones realizadas y el cumplimiento a los planes de reconversión de Flota establecidos en cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución 1599 de 2020 o Actos Administrativos establecidos en concordancia a la precitada resolución por parte de la UAEAC".

Con lo anterior se observa la inclusión explícita del ajuste requerido por esta Autoridad lo cual permite considerar el cumplimiento a la obligación quedando la medida como se citó anteriormente y consecuencia de ello se declara su cumplimiento definitivo al ser de carácter temporal.

1.2. Incluir las medidas de manejo en los siguientes términos:

1.2.5. Remitir trianualmente los soportes de implementación y cumplimiento del Manual de abatimiento de ruido, actualizado mediante la Resolución 1915 del 6 de octubre del 2020 de la Aerocivil. *Negrilla y cursiva fuera del texto.*

(…)"

Respecto a esta obligación en la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y control de Ruido presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se evidencia la inclusión del siguiente texto, que describe:

"(…)
Remisión trianual ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales informes y/o soportes técnicos de implementación y cumplimiento del Manual de abatimiento de ruido, actualizado mediante la Resolución 1915 del 6 de octubre del 2020 de la Aerocivil."

Con lo anterior se observa la inclusión explícita del ajuste requerido por esta Autoridad lo cual permite considerar el cumplimiento a la obligación quedando la medida como se citó anteriormente y consecuencia de ello se declara su cumplimiento definitivo al ser de carácter temporal.

"(…)

1.2. Incluir las medidas de manejo en los siguientes términos:

1.2.6. Presentar informes trimestrales del avance de la implementación de los procedimientos PBN (Performance Based Navigation) / RNAV (Random Navigation) y sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido. *Negrilla y cursiva fuera del texto.*

Remisión de informes trimestrales ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales relacionado con el avance de la implementación de los procedimientos PBN (Performance Based Navigation) / RNAV (Random Navigation) y sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido.
(…)"

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones
FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo: *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*

Con lo anterior se observa la inclusión explícita del ajuste requerido por esta Autoridad lo cual permite considerar el cumplimiento a la obligación quedando la medida como se citó anteriormente y consecuencia de ello se declara su cumplimiento definitivo al ser de carácter temporal.

1.2. Incluir las medidas de manejo en los siguientes términos:

1.2.7. Remitir informes trimestrales de los resultados de la implementación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea acogido mediante Resolución 1599 de 2020 de la Aeronáutica. *Negrilla y cursiva fuera del texto.*

(…)"

Respecto a esta obligación en la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y control de Ruido presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se evidencia la inclusión del siguiente texto, que describe:

"(…)
Remitir informes trimestrales de los resultados de la implementación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea acogido mediante Resolución 1599 de 2020 de la Aeronáutica Civil (…).

(…)."

De acuerdo con lo anterior se observa la inclusión explícita del ajuste requerido por esta Autoridad lo cual permite considerar el cumplimiento a la obligación quedando la medida como se citó anteriormente y consecuencia de ello se declara su cumplimiento definitivo al ser de carácter temporal.

"(…)

1.2. Incluir las medidas de manejo en los siguientes términos:

1.2.8. La revisión bianual de que trata el Artículo Tercero de la precitada Resolución, en ningún caso podrá culminar en niveles máximos permisibles por operación superiores a los ya establecidos, y en todo caso los cambios y ajustes propuestos deberán contemplar los criterios de reducción de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI. *Negrilla y cursiva fuera del texto.*

(…)"

Respecto a esta obligación en la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y control de Ruido presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se evidencia la inclusión del siguiente texto, que describe:

"(…)

(…) La revisión bianual de que trata el Artículo Tercero de la precitada Resolución, en ningún caso podrá culminar en niveles máximos permisibles por operación superiores a los ya establecidos, y en todo caso los cambios y ajustes propuestos deberán contemplar los criterios de reducción de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI."

De acuerdo con lo anterior se observa la inclusión explícita del ajuste requerido por esta Autoridad lo cual permite considerar el cumplimiento a la obligación quedando la medida como se citó anteriormente y consecuencia de ello se declara su cumplimiento definitivo al ser de carácter temporal.

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones
FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo: *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*

"(…)

1.2. Incluir las medidas de manejo en los siguientes términos:

1.2.9. Presentar un informe semestral que relacione las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia relacionados con el componente ruido.

(…)"

Respecto a esta obligación en la PMA-01 Manejo y control de Ruido presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se evidencia la inclusión del siguiente texto, que describe:

"(…)
Presentar un informe semestral que relacione las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia relacionados con el componente ruido.

(…)"

De acuerdo con lo anterior se observa la inclusión explícita del ajuste requerido por esta Autoridad lo cual permite considerar el cumplimiento a la obligación quedando la medida como se citó anteriormente y consecuencia de ello se declara su cumplimiento definitivo al ser de carácter temporal.

1.2. Incluir las medidas de manejo en los siguientes términos:

1.2.10. Remitir informe semestral de los usuarios a los cuales se les dieron a conocer las obligaciones en cuanto a requerimientos acústicos de construcción y las áreas de restricción por ruido, en el marco de la solicitud de conceptos de altura de competencia de la UAEAC. *Negrilla y cursiva fuera del texto.*

(…)"

Respecto a esta obligación en la PMA-01 Manejo y control de Ruido presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se evidencia la inclusión del siguiente texto, que describe:

"(…)
Remitir informe semestral de los usuarios a los cuales se les dieron a conocer las obligaciones en cuanto a requerimientos acústicos de construcción y las áreas de restricción por ruido, en el marco de la solicitud de conceptos de altura de competencia de la UAEAC.
"(…)

De acuerdo con lo anterior se observa la inclusión explícita del ajuste requerido por esta Autoridad lo cual permite considerar el cumplimiento a la obligación quedando la medida como se citó anteriormente y consecuencia de ello se declara su cumplimiento definitivo al ser de carácter temporal.

1.3. Las actividades de monitoreo y seguimiento propuestas en el marco de la medida de manejo en el receptor deberán ser excluidas de la presente ficha y ser incluidas en el programa PSM-01 Manejo y control de Ruido. *Negrilla y cursiva fuera del texto.*

(…)"

Respecto a esta obligación en la Ficha PMA-01 Manejo y control de Ruido presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se evidencia que dentro de la Ficha

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*
presentada fueron excluidas las medidas en el Receptor siguiendo las recomendaciones de lo incluido en el Concepto Técnico 6113 del 4 de octubre de 2021, acogido mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, que indica: *"En relación con las medidas de manejo en el receptor es menester aclarar que las actividades planteadas por la Aerocivil en la presente ficha de manejo no constituyen medidas de prevención y mitigación de los impactos generados por la operación aérea y aeroportuaria, sino que hacen parte de actividades logísticas, de monitoreo de ruido y análisis de la tendencia en el medio que no generan ningún efecto positivo sobre los impactos generados a las comunidades, más allá de evaluar el comportamiento del ruido, dichas actividades hacen parte del Plan de monitoreo y seguimiento.* *En tal sentido esta Autoridad considera necesario que, en el presente ítem de manejo en el receptor, se incluya el Plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI, de conformidad con lo establecido en la Tabla 1 de la norma nacional de ruido asociado al área de influencia para el componente ruido definida por esta Autoridad y demás actividades relacionadas con su cumplimiento."* *De acuerdo con lo anterior se observa la inclusión explícita del ajuste requerido por esta Autoridad lo cual permite considerar el cumplimiento a la obligación quedando la medida como se citó anteriormente y consecuencia de ello se declara su cumplimiento definitivo al ser de carácter temporal.* *"(…)* ***1.4. Ajustar las metas e indicadores en función de las anteriores modificaciones.*** *Negrilla y cursiva fuera del texto.* *(…)"* *Respecto a esta obligación en la Ficha PMA-01 Manejo y control de Ruido presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se evidencia que dentro de la Ficha presentada fueron ajustadas las metas e indicadores referentes a las medidas de manejo: 1, 2 y 3, así:* *"(…)* *Ver ilustración/Fuente: Ficha PMA-01 Manejo y control de Ruido. /Radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022/Pág. 43 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *Sin embargo, es necesario que se incluyan indicadores ambientales para las siguientes medidas de la Ficha PMA-01. Manejo y Control del Ruido* *1. Presentar los siguientes indicadores ambientales correspondientes al periodo del ICA No 16, en cumplimiento del subnumeral 1.4. artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021* *a. Capacitación al total de operadores aéreos, nuevo operador que ingrese a prestar sus servicios, personal al mando de aeronaves, personal ATC y personal en tierra, sobre las directrices y obligaciones de emplear el Sistema de restricción por Cuota de Ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado* *b. Aplicación de las trayectorias de vuelo determinadas en el AIP-SKBO bajo el concepto de abatimiento de ruido; para ello, se aplicará bajo cumplimiento a disposiciones de ruido del Reglamento Aeronáutico de Colombia, la actualización del manual de abatimiento de ruido - SKBO, mediante acto administrativo expedido por la Aeronáutica Civil* *c. Remisión trianual ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales informes y/o soportes técnicos de implementación y cumplimiento del Manual de abatimiento de ruido, actualizado mediante la Resolución 1915 del 6 de octubre del 2020 de la Aerocivil.* *d. todos los explotadores aéreos que operan en el Aeropuerto Internacional El Dorado deberán emplear tecnología de procedimientos PBN/RNAV en sus aeronaves, y presentar informes previamente del avance de integración de estos nuevos sistemas en su flota aérea.*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*
e. Aplicación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado, generando registro de las sanciones impuestas en el marco de aplicación de dicho protocolo. *f. informes trimestrales de los resultados de la implementación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea acogido mediante Resolución 1599 de 2020 de la Aeronáutica Civil. La revisión bianual de que trata el Artículo Tercero de la precitada Resolución, en ningún caso podrá culminar en niveles máximos permisibles por operación superiores a los ya establecidos, y en todo caso los cambios y ajustes propuestos deberán contemplar los criterios de reducción de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI* *g. Acciones tomadas frente a los incumplimientos a los niveles de ruido: Se presentará un informe semestral que relacioné las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.* *h. Acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia relacionados con el componente ruido.* *i. Anualmente, todos los operadores aéreos deben capacitar a los pilotos en el uso de mejores técnicas de aproximación y despegue, demostrando documentalmente la suficiencia para poner en práctica las técnicas impartidas.* *j. Remisión del informe semestral de los usuarios a los cuales se les dieron a conocer las obligaciones en cuanto a requerimientos acústicos de construcción y las áreas de restricción por ruido, en el marco de la solicitud de conceptos de altura de competencia de la UAEAC* *Dado lo anterior, se efectuará el respectivo requerimiento.*

Indicadores de la ficha del Plan de Manejo Ambiental	
Implementación y desarrollo del Plan de acción (PA) para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el área de influencia.	*P= (Cantidad de actividades ejecutadas del PA/ cantidad de actividades planificadas del PA)*100*
Reducir mínimo 11 dBA en la distancia lineal total de las delimitaciones externas que colindan la zona paralela de las pistas 13 L/R – 31 L/R, debido a los niveles de emisión de ruido generados por la operación en tierra del Aeropuerto Internacional El Dorado, en un tiempo de ejecución de 8 años.	*Rl=[∑(^(L(-11dBA)año8)*(L8-11dBA)año1+…+L(-11dBA)año8)/LT(-11dBA)]*100*
Socializar con un mínimo de participación del 80% de operadores aéreos sobre las continuas medidas de mitigación y restricciones operativas en cumplimiento a licenciamiento ambiental para el Aeropuerto Internacional El Dorado, en un tiempo de ejecución anual.	*SI= (Cantidad de OPA socializados/Cantidad total de OPA)*100*
Implementación y desarrollo completo para la parametrización del Sistema Cuota de ruido en la operación logística del Aeropuerto Internacional El Dorado.	*SQC= Porcentaje de avance de implementación*
Cumplimiento de los estándares máximos permisibles (LAeq, hora ± 2 dBA) de la Tabla 1 (Normativa nacional de ruido) para los periodos semanales de conformidad con la categoría de uso de suelo designada en instrumentos de ordenamiento territorial en las estaciones de monitoreo.	*E= (Cantidad de estaciones CEMP/ Cantidad total de estaciones)*100*

Análisis de efectividad				
Nivel de Efectividad				**Consideraciones**
Medida	SI	NO	N/A	

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*				
4		*X*		*En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de julio al 31 de diciembre de 2022, donde se incluye la presente medida la siguiente información dentro del formato ICA 1a:* *(…)* *Para el periodo de reporte se realizó la reunión CDM/ ATFM el día 12 de julio de 2022, con el fin de tratar temas relacionados con el sistema de restricción por Cuota de ruido en el Aeropuerto Internacional el Dorado, a continuación, se presenta la agenda de la reunión.* *Ver Tabla Pág.59 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* ***Ver Anexo 4. Gestión Ambiental/ 4.4. Control de calidad del aire y ruido/4.4.2. cuota de ruido/ Reunión CMD*** *(…)* *Anexo que esta Autoridad Nacional revisó, encontrando un archivo en PDF con la presentación usada durante la reunión del 12 de julio de 2022 en la cual, las diapositivas 70 a 76 están relacionada con el "SEGUIMIENTO LICENCIA AMBIENTAL (RES – 801 JUNIO 2022) AEROPUERTO EL DORADO"* *"(…)* *Ver Tablas Pág. 60 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *En revisión de la socialización sobre la estandarización del sistema de cuota de ruido, se presentan temas como: Avance de cumplimiento operacional; avance de cumplimiento en los niveles de ruido, avance de cumplimiento de la Licencia Ambiental el Dorado. Lo anterior para el mes de junio de 2022.* *Sin embargo, con lo anterior, no se evidencia que dentro de los soportes anexados sea incluido el formato de asistencia y firma a la capacitación, dentro de los cuales deben incluir, sin limitarse a estos, el siguiente personal: operadores aéreos, nuevos operadores que hayan ingresado a prestar servicios aéreos -en caso de aplicar-, personal al mando de aeronaves, personal ATC y personal en tierra. Por lo anterior se considera que no se cumple con esta capacitación. A lo anterior, es importante aclarar que la capacitación debe contar como objetivo específico el informar y capacitar sobre las directrices y obligaciones del sistema de restricción por cuota de ruido para el Aeropuerto internacional el Dorado.* *Teniendo en cuenta lo anterior, se realizará a AEROCIVIL el requerimiento respectivo para la entrega del listado de asistencia y firma a la capacitación al total de operadores aéreos, nuevo operador que ingrese a prestar sus servicios, personal al mando de aeronaves, personal ATC y personal en tierra, sobre las directrices y obligaciones de emplear el Sistema de restricción por Cuota de Ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado correspondiente al ICA 16 (segundo semestre año 2022).* *De otra parte, no se evidencia para la presente medida de manejo, que AEROCIVIL haya efectuado la inclusión del indicador respectivo de: Capacitación al total de operadores aéreos, nuevo operador que ingrese a prestar sus servicios, personal al mando de aeronaves, personal ATC y personal en tierra, sobre las directrices y obligaciones de emplear el Sistema de restricción por Cuota de Ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado, lo anterior conforme con lo indicado dentro del subnumeral 1.4. artículo séptimo*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*				
				de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. En tal sentido se efectuará el respectivo requerimiento.
6		*X*		*En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, sin embargo, para la presente medida no se incluye dentro del formato ICA 1a la respectiva descripción.* *De otra parte, para el tema de abatimiento de ruido, se incluye dentro del ICA No. 16, los informes de ruido efectuados y los soportes de implementación del manual de abatimiento de ruido. En tal sentido se tiene la descripción de los resultados operacionales y procedimientos de abatimiento de ruido para cada mes del año 2022* *Referente al análisis de abatimiento y altitud de procedimientos aéreos se indica dentro de los informes mensuales lo siguiente:* *Para el análisis de altitud de las operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, se tuvo en cuenta los procedimientos de atenuación de ruido, rutas de aproximación, rutas de despegue, procedimientos de aproximación y despegue de aeronaves, y los horarios de operación, descritos en el AIP – SKBO del Aeropuerto Internacional El Dorado.* *En este caso se tomó el procedimiento despegue para el análisis de altitud, puesto que las aeronaves usan sus motores a máxima potencia para poder despegar, generando un alto nivel de ruido por lo cual es necesario aplicar el procedimiento de abatimiento de ruido del AIP - SKBO a las rutas que se dirijan a la ciudad de Bogotá D.C, en los horarios de 05:00 a 23:59; ya que de 00:00 a 04:59 SKBO realiza todas sus operaciones aéreas hacia el municipio de Funza. Asimismo, no se tienen en cuenta la operación de aeronaves por parte de la Fuerza Aérea, Ejército Nacional, Armada Nacional y Policía Nacional de Colombia debido al alcance y objetivo misional con el que cuenta la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.* *El análisis de altitud y abatimiento de ruido es realizado a las aeronaves que despegan por la Pista 13L (Pista Norte) y 13R (Pista Sur) en configuración oriente, es decir que realizan su operación en sentido occidente a oriente y sobrevolando la ciudad de Bogotá D.C. La Ilustración 20 muestra la configuración oriente de las pistas del Aeropuerto Internacional El Dorado.* *En condiciones normales de operación (la superficie de la pista esta seca o mojada con acción buena de frenado), la configuración oriente será la preferida en el horario de 05:00 a 23:59 HL para la pista Norte y horario 05:00 a 22:01 HL para la pista sur, cuando las condiciones meteorológicas y de operación de sean favorables, la configuración de pistas pasa de configuración oriente a configuración occidente, la Ilustración 20 e Ilustración 21 muestra la configuración de las pistas del Aeropuerto Internacional El Dorado.* *Referente a los puntos de evaluación y control tenidos en cuenta dentro del procedimiento se tiene* • *Estación de monitoreo EMRI 33, que se encuentra cerca al viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) de las aeronaves que siguen procedimientos SID-RNAV RW13L.* • *Estación de monitoreo EMRI 2 que está a 370 metros del marcador VURKO anteriormente ROMEO, donde las aeronaves empiezan el viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) siguiendo procedimientos SID y de abatimiento de ruido RW13L.*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*

- *Estación de monitoreo EMRI 30, que se encuentra cerca al viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) de las aeronaves que siguen procedimientos SID-RNAV RW13R.*
- *Estación de monitoreo EMRI 3 que está a 370 metros del marcador KOLMU, donde las aeronaves empiezan el viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) siguiendo procedimientos SID y de abatimiento de ruido RW13R.*

De acuerdo con lo anterior, se realizaron el registro de datos y su correspondiente evaluación de las estaciones seleccionadas anteriormente, obteniendo así datos relacionados con datos de altura, número de vuelo, tipo de aeronave, nivel de ruido y ruta de despegue de cada aeronave, tal como lo describen en el Informe mensual de monitoreo de ruido así:

> *De las estaciones seleccionadas del sistema SVCA se obtuvieron datos de altura, número de vuelo, tipo de aeronave, nivel de ruido y ruta de despegue de cada aeronave durante el mes de diciembre de 2022, con la cual se pudo realizar el análisis de altura de cada aeronave que realizó el procedimiento de despegue y abatimiento de ruido hacia la ciudad de Bogotá realizando los Procedimientos de Salida por Instrumentos – SID en las pistas 13L y 13R, con el fin observar la altitud con la cual cruzan los puntos de referencia y monitorear si las aeronaves obedecen el procedimiento de salida y abatimiento de ruido de ruido descritos en el AIP – SKBO, como se observa en la Ilustración 24.*
>
> *En las estaciones de monitoreo EMRI 2 y EMRI 3 se estableció que las aeronaves que crucen este punto deben tener una altitud igual o superior a 9100 pies, ya que con un gradiente de 8.2% o ángulo de ascenso de 4.69°, como lo indican las cartas SID y una distancia de 370 metros o 1214 pies entre las estaciones EMRI 2 y EMRI 3 de los Marcadores VURKO y KOLMU respectivamente, las aeronaves al cruzar los marcadores VURKO y KOLMU, estarían a una altitud igual o superior a los 9200, con lo cual estarían cumpliendo con lo indicado en el AIP de SKBO, acerca del procedimiento de atenuación de ruido para procedimiento de despegue SID. En las estaciones de monitoreo EMRI 33 Y EMRI 30 las aeronaves que crucen este punto deben tener una altitud cercana o superior a 8900 pies como lo indica el AIP – SKBO, para las cartas de salida SID-RNAV. No se tuvo en cuenta las operaciones aéreas realizadas por la fuerza pública tales como la Armada Nacional-ARC, Ejercito Nacional-EJC, Fuerza Aérea-FAC y Policía Nacional-PNC.*

Como resultados finales los informes mensuales mencionan lo siguiente:

Informe	***Descripción***

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*						
					Julio 2022	*"El número de despegues diarios en el mes de julio de 2022 hacia la ciudad de Bogotá D.C. osciló entre 310 y 426, con un promedio de 390 operaciones de despegue por día. Las pistas 13L tuvo un 8.9% más de operaciones que la pista 13R* *La altitud promedio con la que cruzaron las aeronaves las estaciones de monitoreo, supera la altura descrita en los procedimientos de atenuación de ruido descritos en el AIP de SKBO para operaciones SID-RNAV y SID. (…)* *Durante el mes de julio de 2022, se presentaron despegues con alturas de vuelo menores a la descrita en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá D.C., ya que estas aeronaves cruzaron por los marcadores VURKO y KOLMU a una altitud inferior a 9200 pies (…)* *En el mes de julio, se presentó un total de 25 operaciones de despegue que realizaron operaciones por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá. Sin embargo, estas operaciones corresponden al 0.2% de las operaciones de despegue hacia la ciudad. Por otro lado, 12051 operaciones de despegue volaron por encima del umbral mínimo, lo que equivalió a 99.8% de las operaciones que realizaron el procedimiento de despegue sobre la ciudad de Bogotá D.C.,*
					Agosto 2022	*El número de despegues diarios en el mes de agosto de 2022 hacia la ciudad de Bogotá D.C. osciló entre 285 y 422, con un promedio de 375 operaciones de despegue por día.* *La altitud promedio con la que cruzaron las aeronaves las estaciones de monitoreo, supera la altura descrita en los procedimientos de atenuación de ruido descritos en el AIP de SKBO para operaciones SID-RNAV y SID.* *Durante el mes de agosto de 2022, se presentaron despegues con alturas de vuelo menores a la descrita en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá D.C., ya que estas aeronaves cruzaron por los marcadores VURKO y KOLMU a una altitud inferior a 9200 pies,* *En el mes de agosto, se presentó un total de 25 operaciones de despegue que realizaron operaciones por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá. Sin embargo, estas operaciones corresponden al 0.2% de las operaciones de despegue hacia la ciudad. Por otro lado, 10892 operaciones de despegue volaron por encima del umbral mínimo, lo que equivalió a 99.8% de las operaciones que realizaron el procedimiento de despegue sobre la ciudad de Bogotá D.C*
					Septiembre 2022	*El número de despegues diarios en el mes de septiembre de 2022 hacia la ciudad de Bogotá D.C. osciló entre 287 y 423, con un promedio de 381 operaciones de despegue por día. Las pistas 13L tuvo un 6.3% más de operaciones que la pista 13R.* *La altitud promedio con la que cruzaron las aeronaves las estaciones de monitoreo, supera la altura descrita en los procedimientos de*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido*** **– *Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*						
						atenuación de ruido descritos en el AIP de SKBO para operaciones SID-RNAV y SID. *Durante el mes de septiembre de 2022, se presentaron despegues con alturas de vuelo menores a la descrita en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá D.C., ya que estas aeronaves cruzaron por los marcadores VURKO y KOLMU a una altitud inferior a 9200 pies.* *En el mes de septiembre, se presentó un total de 44 operaciones de despegue que realizaron operaciones por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá. Sin embargo, estas operaciones corresponden al 0.4% de las operaciones de despegue hacia la ciudad. Por otro lado, 11448 operaciones de despegue volaron por encima del umbral mínimo, lo que equivalió a 99.6% de las operaciones que realizaron el procedimiento de despegue sobre la ciudad de Bogotá D.C.*
					Octubre 2022	*El número de despegues diarios en el mes de octubre de 2022 hacia la ciudad de Bogotá D.C. osciló entre 370 y 431, con un promedio de 400 operaciones de despegue por día. Las pistas 13L tuvo un 6.7% más de operaciones que la pista 13R.* *La altitud promedio con la que cruzaron las aeronaves las estaciones de monitoreo, supera la altura descrita en los procedimientos de atenuación de ruido descritos en el AIP de SKBO para operaciones SID-RNAV y SID.* *Durante el mes de octubre de 2022, se presentaron despegues con alturas de vuelo menores a la descrita en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá D.C., ya que estas aeronaves cruzaron por los marcadores VURKO y KOLMU a una altitud inferior a 9200 pies.* *En el mes de octubre, se presentó un total de 53 operaciones de despegue que realizaron operaciones por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá. Sin embargo, estas operaciones corresponden al 0.4% de las operaciones de despegue hacia la ciudad. Por otro lado, 12362 operaciones de despegue volaron por encima del umbral mínimo, lo que equivalió a 99.6% de las operaciones que realizaron el procedimiento de despegue sobre la ciudad de Bogotá D.C.*
					Noviembre 2022	*El número de despegues diarios en el mes de noviembre de 2022 hacia la ciudad de Bogotá D.C. osciló entre 224 y 430, con un promedio de 356 operaciones de despegue por día. Las pistas 13L tuvo un 16.3% más de operaciones que la pista 13R.* *La altitud promedio con la que cruzaron las aeronaves las estaciones de monitoreo, supera la altura descrita en los procedimientos de atenuación de ruido descritos en el AIP de SKBO para operaciones SID-RNAV y SID.* *Durante el mes de noviembre de 2022, se presentaron despegues con alturas de vuelo menores a la descrita en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá D.C., ya que estas*

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones
FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo: *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*

	aeronaves cruzaron por los marcadores VURKO y KOLMU a una altitud inferior a 9200 pies. *En el mes de noviembre, se presentó un total de 39 operaciones de despegue que realizaron operaciones por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá. Sin embargo, estas operaciones corresponden al 0.4% de las operaciones de despegue hacia la ciudad. Por otro lado, 10721 operaciones de despegue volaron por encima del umbral mínimo, lo que equivalió a 99.6% de las operaciones que realizaron el procedimiento de despegue sobre la ciudad de Bogotá D.C.*
Diciembre 2022	*El número de despegues diarios en el mes de diciembre de 2022 hacia la ciudad de Bogotá D.C. osciló entre 225 y 448, con un promedio de 377 operaciones de despegue por día. Las pistas 13L tuvo un 11.9% más de operaciones que la pista 13R.* *La altitud promedio con la que cruzaron las aeronaves las estaciones de monitoreo, supera la altura descrita en los procedimientos de atenuación de ruido descritos en el AIP de SKBO para operaciones SID-RNAV y SID.* *Durante el mes de diciembre de 2022, se presentaron despegues con alturas de vuelo menores a la descrita en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá D.C., ya que estas aeronaves cruzaron por los marcadores VURKO y KOLMU a una altitud inferior a 9200 pies.* *En el mes de diciembre, se presentó un total de 77 operaciones de despegue que realizaron operaciones por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá. Sin embargo, estas operaciones corresponden al 0.7% de las operaciones de despegue hacia la ciudad. Por otro lado, 11722 operaciones de despegue volaron por encima del umbral mínimo, lo que equivalió a 99.3% de las operaciones que realizaron el procedimiento de despegue sobre la ciudad de Bogotá D.C*

De acuerdo con la anterior información anexada por AEROCIVIL, se tienen las siguientes observaciones:

Se evidencia dentro de los informes mensuales de Ruido Ambiental que durante el periodo comprendido entre julio y diciembre de 2022, se encontraron un total de 263 operaciones de despegue que realizaron por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá, tal como se describe en el siguiente cuadro:

Mes año 2022	***total, número de operaciones sin cumplimiento***	***porcentaje respecto al total de operaciones aéreas de despegue***
Julio de 2022	*25*	*0.2%*
agosto de 2022	*25*	*0.2%*
Septiembre de 2022	*44*	*0.4%*
octubre de 2022	*53*	*0.4%*

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones
FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo: *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*

Noviembre de 2022	*39*	*0.4%*
Diciembre de 2022	*77*	*0.7%*

De lo anterior, hay que tener en cuenta que en desarrollo de la implementación de las trayectorias de vuelo determinadas lo siguiente AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 2023051002-1-000 y 2023051023-1-000 del 13 de marzo de 2023 indicó lo siguiente:

> *"(…)*
> *La Entidad se permite comunicar que, en cumplimiento de la política de mantener la seguridad de las operaciones aéreas del Aeropuerto, se procedió en realizar actualización de los procedimientos aéreos a partir de la última actualización del AIP – SKBO con fecha de publicación 29 de diciembre de 2022 mediante la razón de cambio AIRAC AMDT 64/22 para el Aeropuerto Internacional El Dorado.*

Sobre lo anterior como bien se nota fue hasta el 13 de marzo de 2023, que la AEROCIVIL suministra información a esta Autoridad acerca de la actualización de los procedimientos o trayectorias aéreas que implementó a partir del 29 de diciembre de 2022, es decir, 74 días posteriores a la implementación.

De acuerdo con lo anterior, la ANLA, en verificación realizada por el Centro de Monitoreo de la ANLA efectúa el análisis comparativo sobre la implementación de trayectorias aéreas para el mes de noviembre de 2022, es decir, previo a la actualización de los procedimientos PBN y trayectorias, respecto a la implementación de trayectorias en el mes de enero de 2023, es decir posterior a la actualización de los procedimientos, dando como resultado la siguiente imagen

"(…)
Ver ***Figura 3.*** *Trayectorias aéreas Aeropuerto Internacional El Dorado/1 de noviembre de 2022 (trazas color fucsia)/1 de enero de 2023 (trazas color verde)/Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA/Pág. 68 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Con la anterior imagen se identifica con línea color azul el área de influencia del proyecto de acuerdo con la curva de 65dB, y en color rosa se identifica las trayectorias definidas en el periodo previo a la actualización de los procedimientos aéreos a partir de la última actualización del AIP – SKBO efectuada por AEROCIVIL.

Posteriormente, para el mes de enero de 2023 se observa en los trazos color verde, que hubo una modificación en las trayectorias implementadas por las aeronaves que hacen uso del Aeropuerto Internacional El Dorado, con un traslado notorio hacia el oriente de la ciudad de Bogotá y desplazamiento hacia el norte de la misma, coincidiendo tal modificación de trayectorias con las localidades de Barrios Unidos, Suba y Usaquén

En consecuencia, previo a la implementación de los nuevos procedimientos o trayectorias aéreas, la AEROCIVIL no presentó ante la ANLA información asociada a la actualización de procedimientos PBN y trayectorias que pretendía llevar a cabo, lo que genero el aumento en las quejas instauradas por la comunidad. En tal sentido se tiene que para el periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022 de las 29 PQRSD fueron recibidas un total de 5 PQRSD que hacen parte del área de influencia, mientras que 14 PQRSD corresponden a sectores, barrios o localidades que se encuentran fuera de ésta y las 10 PQRSD restantes no reportan lugar de procedencia.

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*				
				En lo que corresponde al periodo donde AEROCIVIL efectuó el cambio de trayectorias, es decir del 1 de enero al 18 de mayo de 2023, se presentaron un total de 101 PQRSD recibidas por la ANLA, 4 PQRSD que hacen parte del área de influencia del proyecto, 89 PQRSD que se localizan fuera del área de influencia y las 8 PQRSD que restan no reportan el lugar de procedencia. *Con relación a las peticiones efectuadas, se tienen de las localidades de Suba y Usaquén ubicadas en el nororiente de la ciudad de Bogotá, predominando la temática "Presuntas afectaciones por reconfiguración del espacio y trayectorias aéreas", esto debido al uso de espacio aéreo por las aeronaves provenientes del Aeropuerto Internacional El Dorado dentro de la ciudad, en un corredor que no era el habitual* *En consecuencia, con lo anterior, se tiene que, para el periodo del presente seguimiento, no se aplicaron las trayectorias de vuelo determinadas en el AIP-SKBO bajo el concepto de abatimiento de ruido. En consecuencia, se efectuará el requerimiento respectivo para que se informe a esta Autoridad sobre las medidas adoptadas para dar cumplimiento a la aplicación de las trayectorias de vuelo determinadas en el AIP-SKBO bajo el concepto de abatimiento de ruido.* *De otra parte, no se evidencia para la presente medida de manejo, que AEROCIVIL haya efectuado la inclusión del indicador respectivo de: Se aplicarán las trayectorias de vuelo determinadas en el AIP-SKBO bajo el concepto de abatimiento de ruido; para ello, se aplicará bajo cumplimiento a disposiciones de ruido del Reglamento Aeronáutico de Colombia, la actualización del manual de abatimiento de ruido - SKBO, mediante acto administrativo expedido por la Aeronáutica Civil, lo anterior conforme con lo indicado dentro del subnumeral 1.4. artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. En tal sentido se efectuará el respectivo requerimiento.*
9		X		*En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, donde se incluye la presente medida la siguiente información dentro del formato ICA 1a:* *"El aeropuerto internacional El Dorado actualmente tiene disponible procedimientos de aproximación (IAP), salida (SID) y legada (STAR) con especificaciones de navegación enmarcadas en el concepto PBN, por lo cual, los operadores tienen 100% de disponibilidad de procedimientos PBN para operaciones de salida y llegada desde y hacia sus cuatro pistas (13L/31R-13R/31L). Ver Anexo 4. Gestión Ambiental/4.13. Procedimientos PNB".* *Anexo que esta Autoridad Nacional revisó, encontrando un archivo PDF con 2 folios nombrado "**4.12** Procedimientos PBN"* *"(…)* *Ver Tabla Pág. 82 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *En revisión de la información anexada, se incluye un memorando interno de AEROCIVIL, con fecha de radicación el 15 de noviembre de 2022, donde el Director de Operaciones de Navegación Aérea, se dirige al Coordinador de Gestión Ambiental y Control de Fauna, mencionando que: (…)* *"En referencia al Oficio No. 6103-2022028885 del 27 de octubre de 2022, mediante el cual solicita el avance de la implementación de procedimientos PBN para el aeropuerto El Dorado de Bogotá, me permito informar que el citado aeropuerto tiene disponible procedimientos de aproximación (IAP), salida (SID) y llegada (STAR) con especificaciones de navegación enmarcadas en el concepto PBN, por lo cual, los*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*				
				operadores tienen 100% de disponibilidad de procedimientos PBN para operaciones de salida y llegada desde y hacia sus cuatro pistas (13L/31R-13R/31L) en el aeropuerto El Dorado de Bogotá *(…)."* *Evidenciando así, que este memorando no corresponde a un informe trimestral que relacione el avance de la implementación de los procedimientos PBN (Performance Based Navigation) / RNAV (Random Navigation) y sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido, con las fechas en las que se inicia la ejecución de dichos avances y/o la culminación de los anteriores.* *Consideraciones del Equipo de seguimiento:* – *Inicialmente, se tiene que la presente obligación, requiere la "Remisión de informes trimestrales ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales relacionado con el avance de la implementación de los procedimientos PBN (Performance Based Navigation) / RNAV (Random Navigation) y sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido" y conforme a la información presentada no se da cumplimiento para el periodo correspondiente 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023.* – *Al inicio del año 2023, como se analiza en los apartes sociales de este Concepto, se empezaron a recibir quejas de zonas fuera del área de influencia del proyecto y se detectó un incremento inusual de las mismas.* – *Debido a lo anterior, esta Autoridad decidió realizar una visita presencial de atención a quejas al barrio Niza Antigua de la Localidad de Suba el día 30 de marzo de 2023.* – *Posteriormente, mediante el radicado ANLA 2023051002-1-000 del* ***13 de marzo de 2023,*** *AEROCIVIL informó a la ANLA sobre la actualización de los procedimientos aéreos para el Aeropuerto Internacional el Dorado con fecha de publicación del 29 de diciembre de 2022, en el que indican lo siguiente: "Dicha justificación de actualización de procedimientos aéreos tiene como sustento la unificación y el concepto de procedimientos PBN, que, si bien la tecnología implementada para el desarrollo de los procedimientos se ha ejecutado en un 100%; la reconfiguración del espacio aéreo continuamente presenta actualizaciones en su eficiencia, seguridad operacional y criterios ambientales." (subrayado y cursiva fuera de texto).* *A lo anterior, es importante recalcar que la comunicación radicada por AEROCIVIL fue realizada posterior a la implementación de la actualización de los procedimientos aéreos PBN, puesto que, como se lee la actualización de procedimientos aéreos fue implementada en el mes de diciembre de 2022 y se dio el aviso a esta Autoridad en el mes de marzo de 2023.* – *Igualmente la ANLA en atención a la convocatoria realizada por la AEROCIVIL para participar en la socialización de resultados de monitoreos de ruido dirigida a residentes de sectores del norte de Bogotá efectuadas los días 15 de abril de 2023, en el salón comunal del barrio Pasadena, 20 de abril de 2023, en el Edificio Acento ubicado en el barrio Estoril, 21 de abril y 4 de mayo de 2023, éstas últimas de manera virtual, asistió a las reuniones fechadas los días 20 y 21 de abril y 4 de mayo de 2023 en las cuales la AEROCIVIL expuso lo correspondiente a los nuevos procedimientos aéreos que se encontraban implementando desde el 29 de diciembre de 2022.* – *En el espacio del 4 de mayo de 2023, la AEROCIVIL indicó a los asistentes que dada la demanda de quejas y peticiones por parte de las comunidades que se encuentran*

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*				
				bajo las nuevas trayectorias manifestando su inconformidad por presuntas afectaciones por altos niveles de ruido aeronáutico, así como aspectos asociados a la seguridad operacional de las aeronaves, a partir del día 18 de mayo de 2023 modificaría nuevamente los procedimientos aéreos utilizando las trayectorias que históricamente ha implementado y con un gradiente de altitud mayor. – *Posterior a esto se actualizaron nuevamente los procedimientos aéreos PBN y trayectorias el 18 de mayo de 2023, frente a lo cual a esta Autoridad no se notificó por parte de la AEROCIVIL de manera previa y escrita, sino que fue hasta el día 5 de julio de 2023 a través de la comunicación con radicado 20236200311042-1-000.* – *Se ha encontrado que las acciones de implementación de actualizaciones o cambios en los procedimientos aéreos PBN, realizados por AEROCIVIL, sin informar previamente a esta Autoridad y sin efectuar las respectivas socializaciones con las comunidades involucradas tuvieron un impacto inesperado en la comunidad y como se analiza en este Concepto una incidencia en el área de influencia del proyecto, lo cual ha generado un aumento de quejas y reclamos de localidades como Suba y Usaquén que anteriormente no presentaban problemáticas por aumento de niveles de presión sonora y desplazamientos aéreos a baja altura.* – *Confirmando lo anterior, se tiene que la actualización de los procedimientos aéreos implementados para el Aeropuerto Internacional El Dorado desde el 29 de diciembre de 2022, incrementaron la cantidad de PQRSD, no solo ante esta Autoridad Nacional, sino también en la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. En la Ficha de manejo Ambiental PMA-PGS-02 Información y comunicación, se incluyen las consideraciones referentes a los aspectos referentes a la falta de socialización de los procedimientos aéreos PBN que generaron el aumento de quejas para el presente periodo de seguimiento.* – *Con respecto a las peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRSD, radicadas ante esta Autoridad Ambiental relacionadas al expediente LAM0209, durante el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, se evidenció un incremento, que motivó este concepto técnico, que se ve reflejado así:* *"(…)* *Ver **Figura 4**. Total PQRSD Exp.LAM0209 periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023/ Fuente: Tablero de control PQRSD Exp.LAM0209. Equipo Seguimiento Licencias Ambientales ANLA/Pág. 84 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* – *Evidenciando que el 78% (n=101 PQRSD) fueron para el periodo analizado del año 2023 (1 de enero al 18 de mayo de 2023), mientras que el 22% (n=29 PQRSD) fueron del segundo semestre del año 2022. Esta Autoridad Nacional a través del tablero de control de peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRSD del expediente LAM0209, evidenció que la temática principal de estas PQRSD estuvo relacionada con presunta afectación por reconfiguración de espacio aéreo o trayectorias aéreas nuevas con un 57% (n=74), seguido de percepción niveles altos de ruido con 20% (n=26), así:* *"(…)* *Ver **Figura 5. Total PQRSD según temática Exp.LAM0209/ periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023/Fuente:** Tablero de control PQRS Exp LAM0209. Equipo Seguimiento Licencias Ambientales – ANLA/Pág. 85 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*				
				Por lo anterior, y con los archivos digitales en formato .cvs de trayectorias y trazas de radar de operaciones aéreas ejecutadas en el Aeropuerto Internacional El Dorado enviadas por la AEROCIVIL a través de los radicados ANLA: – *2023043258-1-000 del 3 de marzo de 2023 para la vigencia 2019, 2020, 2021, 2022 y 2023* – *2023056709-1-000 del 21 de marzo de 2023 para lo corrido del año 2023* – *20236200044242 del 27 de abril de 2023 para lo corrido del año 2023* *El Centro de Monitoreo de Los Recursos Naturales de esta Autoridad Nacional hizo un análisis gráfico de la actualización de los procedimientos aéreos notificados el 13 de marzo de 2023 mediante el radicado 2023051002-1-000; comparando las trayectorias y trazas de radar de las operaciones aéreas (aterrizajes y despegues) del Aeropuerto Internacional El Dorado, de un día al azar antes de la actualización que fue el 1 de noviembre de 2022 (trazas rosadas), con un día al azar ya con los nuevos procedimientos que fue el 1 de enero de 2023 (trazas verdes), cambio que para los procedimientos de despegue se ve reflejado en que las trayectorias se desplazan más al oriente de Bogotá en línea recta para luego hacer el viraje al norte y sur de la ciudad, por tanto la población bajo esas trayectorias antes no había percibido de forma directa el tránsito de las aeronaves así:* *"(…)* *Ver **Figura 6**. Comparativo trayectorias y trazas de radar de despegues y aterrizaje del Aeropuerto Internacional entre 01/11/2022 y 01/01/2023, con la actualización de procedimiento aéreos y PBN desde el 29/12/2022/Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA/Pág. 86 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* – *Aunque la actualización de procedimientos aéreos PBN desde el 29/12/2022, se evidencia a zonas más al oriente de Bogotá y en ambas direcciones (sur y norte), el aumento de peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRSD, radicadas ante esta Autoridad Ambiental relacionadas al expediente LAM0209, se dieron principalmente hacia la zona norte de la ciudad de Bogotá ante todo en las localidades de Suba y Usaquén, así:* *"(…)* *Ver **Figura 7**. Total PQRSD según su ubicación Exp.LAM0209/periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023/Fuente: Tablero de control PQRS Exp LAM0209. Equipo Seguimiento Licencias Ambientales – ANLA/Pág. 87 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Con la situación evidenciada, es decir, implementación o entrada en vigencia de nuevos procedimientos PBN RNAV, sin informar previamente a la Autoridad ambiental y a la comunidad que se vería afectada, la AEROCIVIL, no contó con un procedimiento previo en el que tuviese en cuenta las implicaciones de los cambios en la comunidad, lo cual derivó en un aumento significativo de quejas presentadas a ANLA, como entidad encargada de realizar el control y seguimiento ambiental al proyecto, que si bien es cierto no es competente en la definición de los procedimientos aeronáuticos, si lo es para que se dé cumplimiento al instrumento de manejo y control ambiental, las obligaciones de los actos administrativos y por velar que los impactos del proyecto no se potencialicen dado los conflictos identificados por la operación del proyecto.* *Conforme a lo anterior, la AEROCIVIL, en caso de querer modificar los procedimientos PBN deberá realizar una serie de actividades que se analizan y exigen en el Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023, entre otras las siguientes:*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*				
				✓ *La modificación de los procedimientos aeronáuticos de aterrizaje y despegue deberá tener en cuenta que no deben potencializar los impactos ya identificados en el proyecto y su cobertura espacial, por tanto, se debe justificar la necesidad de su implementación desde el punto de vista ambiental.* ✓ *Se deberá aportar información con modelaciones predictivas del escenario con la implementación de los procedimientos que se tiene la intención de implementar, que analicen su efecto en el área de influencia definida en la Resolución 1728 de 2021.* ✓ *Se deberá realizar actividades previas de información y socialización a las comunidades que se verán afectadas por los cambios propuestos e identificados en las modelaciones predictivas.* *Con relación al indicador referente Cumplimiento de los estándares máximos permisibles de acuerdo con la Normativa nacional de ruido para el periodo del segundo semestre del año 2022, AEROCIVIL dentro del formato ICA 1a, menciona:* *"(…)* *Ver Tabla Pág. 88 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *De acuerdo con lo anterior, el indicador definido como la cantidad de estaciones con cumplimiento de estándares máximos permisibles conforme la normatividad vigente se tiene como resultado que el 50% de las estaciones cumplen con los estándares normativos, lo cual indica que se deben implementar medidas de mejoramiento para lograr un valor de indicador superior al 90%.* *Dadas las anteriores consideraciones, se tiene que AEROCIVIL, a la fecha no ha presentado trimestralmente los informes de avance en la implementación de los procedimientos PBN, así como también se tiene que AEROCIVIL implementó cambios en los procedimientos PBN sin las debidas notificaciones oportunas a esta Autoridad Ambiental y socializaciones previas a las comunidades, lo cual generó durante el primer semestre del año 2023 un aumento inusitado de quejas de zonas que anteriormente no presentaban problemáticas con la operación aérea del aeropuerto el Dorado. De manera que, los análisis realizados a lo relacionado con las PQRSD y el requerimiento respectivo, se realiza en la Ficha PMA PGS-02 información y Comunicación, incluida en el numeral 5.3.2 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Por lo anterior se considera que no se cumple con la medida 9 de la presente ficha de manejo ambiental, que consiste en la remisión de informes trimestrales que informen el avance de la implementación de los procedimientos PBN (Performance Based Navigation) / RNAV (Random Navigation) y sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido para el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, periodo en el cual, a razón del cambio de procedimientos aéreos realizados desde el 29 de diciembre de 2023 se aumentó la cantidad de PQRSD del expediente LAM0209.*
10		X		*En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, sin embargo, para la presente medida no se incluye dentro del formato ICA 1a la respectiva descripción.* *Sin embargo, con lo anterior, se incluye en la medida 11, la siguiente descripción:* *Las Aerolíneas Aerosucre y LAS, para el periodo de reporte, realizaron la presentación de los informes de indicadores de gestión para la reducción de los niveles de ruido, sin embargo, la Aeronáutica Civil, aún no consolida de manera completa la información suministrada ya que se presentaron requerimientos por parte de esta entidad a las aerolíneas con el fin de presentar de manera integral la información pertinente respecto a estos indicadores de gestión. La Aeronáutica Civil, remitirá los informes a la Autoridad*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*				
				Ambiental una vez cuenten con concepto de conformidad. ***Ver Anexo 4. Gestión Ambiental / 4.7. Reconversión de flota.*** *En revisión de la información anexada, se presenta, un Informe de gestión plan de reducción de ruido. El cual es una presentación de la firma aérea LAS correspondiente a febrero de 2022, con indicador de cumplimiento y de capacitación, con fechas de 2021 y hasta febrero de 2022. De otra parte, se anexan comunicados de Aerocivil solicitando información referente al seguimiento del plan de reducción de los niveles de ruido a Aerosucre y la firma LAS.* *De acuerdo con lo anterior, se evidencia que no se incluye la información referente a Aplicación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado, generando registro de las sanciones impuestas en el marco de aplicación de dicho protocolo.* *Dado lo anterior, es importante que AEROCIVIL en desarrollo de su gestión y control en los niveles de ruido reportados, ejerza permanentemente la aplicación de la Resolución 1599 del 26 de agosto de 2020 que establece el Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado implementando las acciones definidas en los artículos 4°—Gradualidad de la Aplicación de la Norma; ART. 5°—Contenido del plan de acción de reducción de niveles de ruido; ART. 6°—Evaluación plan de acción de reducción de los niveles de ruido; ART. 7°—Incumplimiento del Plan de Acción de Reducción de los Niveles de Ruido; y ART. 8°—Régimen Sancionatorio* *Dado lo anterior, se efectuará el requerimiento referente a la entrega de soportes documentales que evidencien la Aplicación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado, generando registro de las sanciones impuestas en el marco de aplicación de dicho protocolo, correspondiente al periodo del ICA No. 16* *De otra parte, no se evidencia para la presente medida de manejo, que AEROCIVIL haya efectuado la inclusión del indicador respectivo de: Aplicación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado, generando registro de las sanciones impuestas en el marco de aplicación de dicho protocolo, lo anterior conforme con lo indicado dentro del subnumeral 1.4. artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. En tal sentido se efectuará el respectivo requerimiento.*
11		*X*		*En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA N5.3.1 o 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, donde se incluye la presente medida la siguiente información dentro del formato ICA 1a:* *Las Aerolíneas Aerosucre y LAS, para el periodo de reporte, realizaron la presentación de los informes de indicadores de gestión para la reducción de los niveles de ruido, sin embargo, la Aeronáutica Civil, aún no consolida de manera completa la información suministrada ya que se presentaron requerimientos por parte de esta entidad a las aerolíneas con el fin de presentar de manera integral la información pertinente respecto a estos indicadores de gestión. La Aeronáutica Civil, remitirá los informes a la Autoridad Ambiental una vez cuenten con concepto de conformidad.* ***Ver Anexo 4. Gestión Ambiental / 4.7. Reconversión de flota.*** *"(…) Ver tabla Pág. 90 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*				
				El contenido de los anexos del numeral 4.7 de reconversión de flota son: 1. *Informe de gestión plan de reducción de ruido. Es una presentación de LAS correspondiente a febrero de 2022, con indicador de cumplimiento y de capacitación, con fechas de 2021 y hasta febrero de 2022.* *"(…) Ver tabla Pág. 90 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* 2. *2022039126 Aerosucre. Es un oficio para el representante legal de AEROSUCRE del 27 de octubre de 2022, de la directora de Operaciones Aeroportuarias de la AEROCIVIL con asunto: Solicitud de alcance de información presentado en el informe de seguimiento del Plan de Reducción de Niveles de Ruido, operador aéreo AEROSUCRE S.A., aplicación de Resolución 1599 de 2020 y Resolución 3104 de 2021 – Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, AEROCIVIL* 3. *2022039127. LAS. Es un oficio para el representante legal de Líneas Aéreas Suramericanas L.A.S. del 27 de octubre de 2022, de la directora de Operaciones Aeroportuarias de la AEROCIVIL con asunto: Respuesta a informe de seguimiento de los indicadores contemplados en el Plan de Reducción de Niveles de Ruido, Operador aéreo Líneas Aéreas Suramericanas S.A.S., aplicación de la Resolución 1599 de 2020 y Resolución 3103 de 2021 – Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil* 4. *Aerosucre solicitud. Pantallazo del correo de envío del anexo 2* 5. *Carta aeronáutica civil 30dic de 2022. Es un oficio para la directora de Operaciones Aeroportuarias de la AEROCIVIL del representante legal de AEROSUCRE con asunto: Respuesta a solicitud plan estratégico en el cumplimiento a los niveles de ruido en las operaciones aéreas de Aerosucre S.A. Resolución 1599 de 2020 y resolución 3104 de 2021* 6. *LAS: Pantallazo del correo de envío del anexo 3* *De otra parte, se tiene que AEROCIVIL, mediante el radicado ANLA 2020195788-1-000 del 6 de noviembre de 2020, entregó la memoria justificativa del "Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea descritos para el Aeropuerto Internacional El Dorado – SKBO de la ciudad de Bogotá D.C., en el cual, describen que las estaciones EMRI_01, EMRI_02, EMRI_03, EMRI_10, EMRI_23, y EMRI_30, son las estaciones que evalúan el indicador Lmax (Nivel máximo de ruido) de las aeronaves, que operan en esta terminal aérea, en los periodos diurno y nocturno* *Sin embargo, en revisión del anexo mencionado, se evidencia que la AEROCIVIL no cumple con la medida mencionada, toda vez que no se incluye en dicho informe, datos de los registros de aeronaves que superaron más de una vez al mes el nivel máximo de ruido de 94dBA Lmax establecido en el artículo tercero de la Resolución 1599 de 2020* *De acuerdo con lo anterior, se evidencia que la AEROCIVIL no puntualizan para las estaciones pertenecientes a la red de monitoreo de ruido del SVCA, que deben realizar la medición y evaluación de las aeronaves que superaron más de una vez al mes el nivel Lmax de 94dBA, de conformidad a la Resolución 1599 de 2020 o sus posibles actualizaciones* *Consideraciones del Equipo de seguimiento frente a la medida 10:* *Inicialmente, se tiene que la presente obligación, indica sobre la "remisión de informes trimestrales de los resultados de la implementación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea acogido mediante Resolución 1599 de 2020 de la Aeronáutica Civil". Aspecto que claramente no se cumple para el periodo de seguimiento, dado que no se incluye en dicho informe, datos de los*

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*				
				registros de aeronaves que superaron más de una vez al mes el nivel máximo de ruido de 94dBA Lmax establecido en el artículo tercero de la Resolución 1599 de 2020. *Referente a "La revisión bianual de que trata el Artículo Tercero de la precitada Resolución, en ningún caso podrá culminar en niveles máximos permisibles por operación superiores a los ya establecidos, y en todo caso los cambios y ajustes propuestos deberán contemplar los criterios de reducción de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI "se evidencia que AEROCIVIL no incluye ninguna información al respecto.* *A lo anterior, se destaca lo que define el Artículo Tercero de la Resolución 1599 de 26 de agosto de 2020 de la Aeronáutica Civil:* *"ART. 3°—Actualización. La Secretaría de Sistemas Operacionales de la UAEAC, es la responsable de la actualización y revisión de este protocolo, sobre una base bianual y las revisiones posteriores se implementarán previa una publicación de los cambios sugeridos en la página web de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, UAEAC."* *De acuerdo con las anteriores consideraciones, se tiene para la presente medida 11, que AEROCIVIL, no cumple con la radicación de los informes trimestrales de los resultados de la implementación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea acogido mediante Resolución 1599 de 2020 de la Aeronáutica Civil.* *De otra parte, no se evidencia para la presente medida de manejo, que AEROCIVIL haya efectuado la inclusión del indicador respectivo de: informes trimestrales de los resultados de la implementación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea acogido mediante Resolución 1599 de 2020 de la Aeronáutica Civil. La revisión bianual de que trata el Artículo Tercero de la precitada Resolución, en ningún caso podrá culminar en niveles máximos permisibles por operación superiores a los ya establecidos, y en todo caso los cambios y ajustes propuestos deberán contemplar los criterios de reducción de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI, lo anterior conforme con lo indicado dentro del subnumeral 1.4. artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. En tal sentido se efectuará el respectivo requerimiento.*
12		X		*En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, sin embargo, para la presente medida no se incluye dentro del formato ICA 1a la respectiva descripción.* *Sin embargo, se incluye para la medida 13, la siguiente descripción respecto a los incumplimientos a los niveles de ruido en el Aeropuerto el Dorado para el periodo del ICA No. 16:* *"La dependencia encarga de realizar seguimiento a las sanciones por incumplimiento de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia es la Secretaría de Autoridad Aeronáutica, quien para el primer periodo de 2022 realiza el reporte semestral correspondiente concluyendo que "...en lo corrido de 2022 NO se ha impuesto sanción alguna por incumplimiento de estándares sobre ruido aeronáutico* ***". Ver Anexo 4. Gestión Ambiental/4.4. Control de calidad del aire y ruido/4.4.6. Reporte Secretaría de Autoridad Aeronáutica".*** *En revisión de la información mencionada por AEROCIVIL, se revisa el anexo 4. Gestión Ambiental/4.4. Control de calidad del aire y ruido/4.4.6. Reporte Secretaría de Autoridad Aeronáutica, evidenciándose:*

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones
FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo: *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*

- *Archivo PDF con 7 folios nombrado "00718239", cuyo contenido es un oficio interno de la AEROCIVIL, del Coordinador Grupo de Investigaciones y Sanciones a las Infracciones, dirigido al Coordinador Grupo de Gestión Ambiental y Control Fauna, con fecha 31 de octubre de 2022, indicando que debido a una reconfiguración organizacional al interior de AEROCIVIL, a la fecha los dos antiguos grupos que sustanciaban investigaciones sancionatorias, al interior de la Entidad, ya no existen y ahora solo la Secretaría de Autoridad Aeronáutica ostenta exclusivamente la facultad sancionatoria, en consecuencia investigaciones como aquellas sobre estándares de ruido, sufren transformaciones en su gestión*

  De otra parte, se indica en el archivo PDF anterior, que medidas sancionatorias NO son las únicas dispuestas dentro de la facultad de inspección y vigilancia, "Mucho menos puede depender el cumplimiento de una licencia ambiental de la ejecución de la facultad sancionatoria de la Aeronáutica Civil". Así mismo, en otro de sus apartes menciona: "NO es verdad que la imposición de sanciones es la primera y única solución a los problemas que se detectan sobre estándares de ruido".

  Finalmente, se menciona en el comunicado que:

  "En lo corrido de 2022, el GIS ha recibido dos (2) solicitudes de investigación por presunto incumplimiento de estándares sobre ruido aeronáutico:

Solicitud	***Fecha de los hechos***	***Procedencia***	***Involucrados***
2022018639.pdf	*18/05/2022*	*Dirección de Operaciones Aeroportuarias*	*Atlas Air Inc. SucursalColombia*
2022025842.pdf	*16/07/2022*	*Dirección deOperaciones Aeroportuarias*	*Aero sucre S.A.*

  "Las dos solicitudes se encuentran en análisis previo a su designación a un abogado del GIS para que inicie la etapa de averiguaciones preliminares, tal como lo exige el RAC 13 Régimen sancionatorio. La Secretaría de Autoridad Aeronáutica cuenta con tres (3) años para investigar los hechos informados y, si es procedente, imponer las sanciones previstas. El quejoso o la dependencia informante, por regla general, NO es sujeto procesal de la eventual investigación sancionatoria, es decir, no forma parte del proceso."

  Finalmente, en lo corrido de 2022 NO se ha impuesto sanción alguna por incumplimiento de estándares sobre ruido aeronáutico".

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, se tiene que:

- Inicialmente, se tiene que la presente obligación referente a la entrega de las Acciones tomadas frente a los incumplimientos a los niveles de ruido no se evidencia el soporte documental que indique realmente las acciones tomadas al respecto.

En tal sentido, el comunicado anexado por parte de AEROCIVIL, indica que dado el cambio y reasignación de funciones y dependencias los reportes emitidos por incumplimientos en temas de ruido son aspectos que tendrán demoras, no sin antes recomendar algunos lineamientos a tener en cuenta antes de solicitar dicha investigación. De otra parte, se evidencia que, a nivel interno de AEROCIVIL, no hay claridad respecto al tema de acciones tomadas frentes a los incumplimientos por niveles de ruido y peor aún que una vez se tenga la investigación por parte del grupo Secretaría de Autoridad Aeronáutica puede tardarse 3 años sin garantía que realmente se aplique una acción requerida para el caso.

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*				
				Dado lo anterior es importante recalcar que la presente medida es de estricto y obligatorio cumplimiento, es decir que de no evidenciarse soportes respecto a las acciones tomadas de manera repetitiva generaría el inicio de un proceso de investigación sancionatorio a AEROCIVIL por la no implementación de la presente medida. *En consecuencia, se efectuará el respectivo requerimiento a AEROCIVIL, en el sentido de solicitar la entrega de soportes documentales que evidencian las acciones tomadas frente a los incumplimientos a los niveles de ruido: Se presentará un informe semestral que relacioné las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. Lo anterior correspondiente al informe ICA No. 16.* *De otra parte, no se evidencia para la presente medida de manejo, que AEROCIVIL haya efectuado la inclusión del indicador respectivo de: _Acciones tomadas frente a los incumplimientos a los niveles de ruido: Se presentará un informe semestral que relacioné las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, lo anterior conforme con lo indicado dentro del subnumeral 1.4. artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. En tal sentido se efectuará el respectivo requerimiento.*
13		X		*En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, donde se incluye la presente medida la siguiente información dentro del formato ICA 1a:* *"La dependencia encarga de realizar seguimiento a las sanciones por incumplimiento de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia es la Secretaría de Autoridad Aeronáutica, quien para el primer periodo de 2022 realiza el reporte semestral correspondiente concluyendo que "...en lo corrido de 2022 NO se ha impuesto sanción alguna por incumplimiento de estándares sobre ruido aeronáutico* ***". Ver Anexo 4. Gestión Ambiental/4.4. Control de calidad del aire y ruido/4.4.6. Reporte Secretaría de Autoridad Aeronáutica".*** *En revisión de la información mencionada por AEROCIVIL, se revisa el anexo 4. Gestión Ambiental/4.4. Control de calidad del aire y ruido/4.4.6. Reporte Secretaría de Autoridad Aeronáutica, evidenciándose:* – *Archivo PDF con 7 folios nombrado "00718239", cuyo contenido es un oficio interno de la AEROCIVIL, del Coordinador Grupo de Investigaciones y Sanciones a las Infracciones, dirigido al Coordinador Grupo de Gestión Ambiental y Control Fauna, con fecha 31 de octubre de 2022, indicando lo siguiente:* *"Los estándares de ruido aeronáutico son un factor operacional básico, que manejan tanto proveedores de servicios a la aviación civil como la autoridad de vigilancia. Es necesario entender de manera unívoca la función pública técnica que despliega la Aeronáutica Civil alrededor de ese tema, evitando confusiones conceptuales, como las que apreciamos en el requerimiento 2022028877.pdf) paréntesis fuera de texto.* *Este grupo interno primero expondrá unas consideraciones conceptuales y, posteriormente, suministrará los datos requeridos.* ***1. ACCIONES DIRIGIDAS FRENTE AL INCUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA RELACIONADOS CON EL RUIDO AERONÁUTICO: VISIÓN INSUFICIENTE Y LIMITADA ÚNICAMENTE A MEDIDAS REACTIVAS.*** *El fortalecimiento institucional que trajo el Decreto 1294 de 2021 y la Resolución 354 de 2022 impactó profundamente la facultad sancionatoria de la Aeronáutica Civil. Esto obligó a*

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*				
				reconfigurar, desde el inicio, esta facultad dando lugar al proyecto más ambicioso e importante en la historia del GIS: la transformación de La Función sancionatoria. *Tan solo unos datos sobre este impacto:* *1) Los dos antiguos grupos que sustanciaban investigaciones sancionatorias al interior de la Entidad, ya no existen. Actualmente, solo existe un grupo sustanciador que debe reconstruir el procedimiento sancionatorio, al tiempo que multiplicó por 10 su carga y sigue proyectando productos por estar sometidos a plazos legales.* *2) Ahora solo la Secretaría de Autoridad Aeronáutica ostenta exclusivamente la facultad sancionatoria.* *3) Infracciones administrativas como aquellas sobre estándares de ruido, sufren transformaciones en su gestión. Por ejemplo, antes del fortalecimiento institucional, las quejas por estos temas eran tramitadas por la extinta Oficina de Transporte Aéreo (hoy Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales). Actualmente, todas las quejas son sustanciadas por el Grupo Investigaciones y Sanciones a las Infracciones.* *Se incurre en error al pensar que esta transformación de la Función sancionatoria no importa ni involucra a dependencias más allá de la Secretaría de Autoridad Aeronáutica. Nada más alejado de la realidad. La Dirección de Operaciones Aeroportuarias, y sus grupos internos, deben tener claro que las medidas sancionatorias NO son las únicas dispuestas dentro de la facultad de inspección y vigilancia. Mucho menos puede depender el cumplimiento de una licencia ambiental de la ejecución de la facultad sancionatoria de la Aeronáutica Civil.* *El rol de autoridad básicamente está configurado para adoptar medidas enfunción de las discrepancias que se detecten en el desempeño de actividades aéreas civiles. El siguiente gráfico puede ilustrar el abanico de medidas:* *"(…)* *Ver diagrama Pág. 95 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *No toda desviación de los estándares sobre ruido aeronáutico automáticamente debe gestionarse a través de medidas reactivas. Este grupo está seguro de que fortalecer la asertividad y precisión de inspectores, supervisores y proveedores de servicios les permitirá adoptar primero medidas correctivas y preventivas y solo cuando exista claramente la comisión de una infracción, solicitar investigación sancionatoria (medidas reactivas).* *Ahora, cuando un funcionario de la Aeronáutica Civil está convencido de que la única medida que procede frente a una irregularidad es la solicitud de investigación sancionatoria (medida reactiva), debe identificar con absoluta claridad tres componentes:* *"(…)* *Ver diagrama Pág. 95 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Un reporte de incumplimiento sobre estándares de ruido que NO indique el deber incumplido, no se acompañe de una prueba adecuada y no indique siquiera la presunta infracción cometida, es inútil. Lo único que provocará aquel funcionario o trabajador que lo presente es desgaste en el grupo sustanciador deinvestigaciones sancionatorias, además de que su reporte desembocará en archivo de la actuación.* *Este grupo considera peligroso limitar únicamente la gestión sobre licenciamiento ambiental del Aeropuerto Internacional Eldorado a las medidas reactivas (sancionatorias), haciendo creer que es la única gestión que merecen las discrepancias que se detecten. NO es verdad que la imposición de sancioneses la primera y única solución a los problemas que se detectan sobre estándares de ruido.* *Invitamos al Grupo Gestión Ambiental y Control de Fauna a fortalecer la relación con las direcciones que componen la Secretaría de Autoridad Aeronáutica. Ellas son fuente indispensable de consulta sobre medidas correctivas y preventivas en materia de ruido aeronáutico.*

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones
FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo: *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*

Dichos estándares hacen parte del universo de normas técnicas inspeccionadas en operaciones, aeronavegabilidad y servicios aeroportuarios. A los inspectores destacados en el Aeropuerto Internacional El Dorado también les corresponde dominar este tema y, si es el caso, aportar información pertinente.

Aparte de las medidas correctivas y preventivas, que son más útiles, están las medidas reactivas (sancionatorias). Aprovechamos esta ocasión para recordar al Grupo Gestión Ambiental y Control de Fauna las cinco (5) infracciones que actualmente existen en el RAC 13 Régimen sancionatorio sobre este tema:

Base de multa (sección)	***Infracción (literal)***
13.515 Será sancionado con multa equivalente a ciento once (111) U.V.T:	*(mm) El piloto al mando y el despachador de aeronave que efectúe operación sin llevar a bordo el correspondiente certificado de homologación de ruido, cuando éste sea exigible.* *(nn) El piloto al mando, y el copiloto si opera los comandos, de aeronave que efectúe operación en violación de las normas sobre ruido o los procedimientos de atenuación, o provoque la activación de alarmas de los sensores debidamente emplazados y operados al efecto, o, de cualquier modo, viole los protocolos de evaluación y medición de los niveles de cumplimiento de ruido que sean adoptados para los diferentes aeropuertos del país.* *(oo) El explotador que no dé aviso a la UAEAC, dentro de los plazos estipulados, sobre los casos en que sus aeronaves hayan violado las disposiciones sobre atenuación de ruido.*
13.520 Será sancionado con multa equivalente a ciento ochenta y cinco (185)U.V.T.:	*(kk) El director o responsable de operaciones del explotador, cuyas aeronaves hayan transgredido disposiciones sobre ruido conforme a lo dispuesto en la norma, en más de una ocasión, durante un mismo mes calendario.*
13.550 Serán sancionados con multa equivalente a mil ciento nueve (1.109) U.V.T.:	*(f) El explotador de aeronave que opere en violación de las disposiciones sobre ruido en más de una ocasión durante un mismo mes calendario.*

¿Por qué es importante recordar estas cinco infracciones? El Grupo Gestión Ambiental y Control de Fauna es una dependencia calificada para presentar solicitudes de investigación sancionatoria por estándares de ruido aeronáutico. A futuro, sus reportes serán más efectivos si conocen plenamente qué conductas son las que se sancionan.

En otras palabras, no cualquier hallazgo es sancionable. Mucho menos se cumple con el deber de reportar tan solo indicando una novedad con información numérica de exceso en decibeles, cuota de ruido, planes de vuelo, equipos y explotadores. Es igual de importante que se confronte el hallazgo si quiera generalmente con una o varias de las infracciones actualmente previstas.

Un ejemplo breve: a la luz del RAC 13 Régimen sancionatorio, es inútil que se reporte solo un incumplimiento durante un mes por un explotador de aeronaves, cuando la única infracción a él imputable lo sanciona si ha incumplido en dos o más ocasiones (estudiar la infracción 13.550.f de la anterior tabla).

En nuestros archivos y registros tenemos solicitudes de investigación de este tipo porque, al no cumplir estrictamente con lo que exige la infracción, lo único que procede es archivar la solicitud. Esto se evita si los funcionarios que detectan hallazgos y redactan solicitudes de investigación tienen absolutamente claro qué infracciones existen y cómo están redactadas.

Luego de las importantes aclaraciones del numeral primero, informamos lo siguiente para responder a la inquietud del oficio interno 2022028877.pdf:

En lo corrido de 2022, el GIS ha recibido dos (2) solicitudes de investigación por presunto incumplimiento de estándares sobre ruido aeronáutico:

Solicitud	***Fecha de los hechos***	***Procedencia***	***Involucrados***
2022018639.pdf	*18/05/2022*	*Dirección de Operaciones Aeroportuarias*	*Atlas Air Inc. Sucursal Colombia*

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones
FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo: *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*

2022025842.pdf	*16/07/2022*	*Dirección de Operaciones Aeroportuarias* — *Aero sucre S.A.*

Las dos solicitudes se encuentran en análisis previo a su designación a un abogado del GIS para que inicie la etapa de averiguaciones preliminares, tal como lo exige el RAC 13 Régimen sancionatorio. La Secretaría de Autoridad Aeronáutica cuenta con tres (3) años para investigar los hechos informados y, si es procedente, imponer las sanciones previstas. El quejoso o la dependencia informante, por regla general, NO es sujeto procesal de la eventual investigación sancionatoria, es decir, no forma parte del proceso.

Finalmente, en lo corrido de 2022 NO se ha impuesto sanción alguna por incumplimiento de estándares sobre ruido aeronáutico".

Consideraciones del Equipo de seguimiento frente a la medida 11:

- Inicialmente, se tiene que la presente obligación, indica "Presentar un informe semestral que relacione las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia relacionados con el componente ruido.", aspecto que no fue presentado a esta Autoridad dentro del informe de cumplimiento ambiental ICA 16. En tal sentido, AEROCIVIL incluye una comunicación interna donde el Coordinador Grupo de Investigaciones y Sanciones a las Infracciones da respuesta al estado de las investigaciones de los hallazgos reportados como infracción al reglamento aeronáutico, específicamente al ruido aeronáutico generado por las aeronaves.

Así mismo, se esperaría que dentro del informe se incluyeran los hallazgos encontrados y sus características, las acciones tomadas y/o correctivos adoptados. Sin embargo, solamente se incluye un comunicado, donde se reporta que a la fecha hay dos solicitudes de investigación (fechas: 18/05/2022 y 16/07/2022) de las Aerolíneas Atlas Air Inc. Sucursal Colombia y Aero sucre S.A.

De otra parte, el comunicado incluido en el ICA No 16, deja ver que, dentro de la AEROCIVIL, no se cuenta con la claridad suficiente respecto a la responsabilidad, trámite, gestión y sanción -cuando aplique- referente a los incumplimientos por ruido, tanto por las obligaciones ambientales derivadas de la presente licencia ambiental como por el Reglamento Aeronáutico de Colombia. Así mismo, es observa que, según lo incluido en el comunicado anexado, se deja una temporalidad abierta a 3 años para su investigación, no sin antes aclarar que puede o no arrojar resultados concluyentes.

Consecuentemente con lo anterior, referente a los incumplimientos, relacionados con el componente ruido, se tiene que para el periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022, se contó en la ANLA con la recepción de 29 PQRSD, mientras que durante el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023 en la ANLA fueron recepcionadas un total de 101 PQRSD, dato que permite notar el incremento de radicados recepcionados por la ANLA asociados a PQRSD para el segundo periodo mencionado, confirmando así un incremento imprevisto para un periodo inferior a un semestre del 341%.

Ahora, frente a la espacialidad, lugares, sectores, zonas y/o localización de origen de las PQRSD se tiene que para el periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022 de las 29 PQRSD fueron recibidas un total de 5 PQRSD que hace parte del área de influencia, mientras que 14 PQRSD corresponden a sectores, barrios o localidades que se encuentran fuera de ésta y las 10 PQRSD restantes no reportan lugar de procedencia.

En lo que corresponde al periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023, de las 101 PQRSD recibidas por la ANLA, se cuenta con 4 PQRSD que hacen parte del área de influencia del proyecto, 89 PQRSD que se localizan fuera del área de influencia y las 8 PQRSD que restan no reportan el lugar de procedencia. Así las cosas, se logra concluir que, la alerta

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo: *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*				
				se genera frente al incremento de PQRSD fuera del área de influencia, como se observa en la siguiente figura: *"(…)* *Ver **Figura 8**. PQRSD recepcionadas por la ANLA según espacialidad, ubicación y/o localización durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023/Fuente: Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209/ Concepto Técnico 6332 Página 98.* *Con lo anterior se confirma que para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023 se dieron condiciones en la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado que motivaron a residentes de las localidades de fuera del área de influencia como Suba, Usaquén, Barrios Unidos y Kennedy, a radicar un número considerable de PQRSD ante esta Autoridad respecto al segundo semestre de 2022 temporalidad para la cual la cantidad de PQRSD fue menor en unidades territoriales que se encuentran fuera del área de influencia, sin incluir las PQRSD que no reportaron el lugar en que fue percibida la molestia, datos que si se contrastan con el segundo semestre del año 2022 (junio a diciembre) periodo para el cual se contó con el registro de 12 PQRSD fuera del área de influencia, sin incluir las PQRSD que no reportaron el lugar de procedencia o de percepción de la molestia, dejan ver un incremento del 500% en las PQRSD presentadas fuera del área de influencia para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023, incluso siendo éste un periodo de tiempo menor toda vez que no alcanza a corresponder a un semestre completo.* *Con relación a las temáticas reportadas ante la ANLA, en lo que corresponde al periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022 se tienen las siguientes por parte de los ciudadanos, siendo la temática con mayores reportes "Percepción altos niveles de ruido", seguida de la temática "Solicitud de información documental del expediente" en este caso sobre aspectos asociados a la operación aérea del aeropuerto bajo las medidas de fase II; continuando con la temática "Presunta afectación por baja altura de sobrevuelo de aeronaves" y por último la temática "Presunta afectación por horarios de operación".* *En lo que corresponde al periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023, se tiene que de las 101 PQRSD recepcionadas, 74 corresponden a circulación de aeronaves en un espacio aéreo que no es el habitual, resaltando con ello que este reporte es el resultado del incremento imprevisto de PQRSD para ese periodo, continuando con reportes que refieren percepción de altos niveles de ruido aeronáutico y en menos cantidad otros aspectos que refieren baja altura de vuelo, solicitud de información documental del expediente, frecuencias de operación aérea, horarios de operación, solicitud de visita y solicitud de suspensión de la modificación de la licencia ambiental.* *En consecuencia, para la presente medida, se considera que no se cumple, y en consecuencia se efectuará el respectivo requerimiento, en el sentido de Presentar un informe semestral que relacione las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia relacionados con el componente ruido, para el periodo correspondiente al ICA No. 16.* *De otra parte, no se evidencia para la presente medida de manejo, que AEROCIVIL haya efectuado la inclusión del indicador respectivo de: Acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia relacionados con el componente ruido, lo anterior conforme con lo indicado dentro del subnumeral 1.4. artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. En tal sentido se efectuará el respectivo requerimiento.*
15		X		*En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, donde se incluye la presente medida la siguiente información dentro del formato ICA 1a:*

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones ***FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo:*** *Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.*				
				La Autoridad Aeronáutica que emite concepto frente a niveles acústicos, realiza un consolidado con frecuencia anual, por lo cual este informe para el año 2022 se presentará en el ICA 2023-1. *Consideraciones del Equipo de seguimiento frente a la medida 12:* *- Inicialmente, se tiene que la presente obligación, indica sobre "Remitir informe semestral de los usuarios a los cuales se les dieron a conocer las obligaciones en cuanto a requerimientos acústicos de construcción y las áreas de restricción por ruido, en el marco de la solicitud de conceptos de altura de competencia de la UAEAC."., aspecto que no fue presentado a esta Autoridad por parte de AEROCIVIL.* *En tal sentido, se requiere que, en los plazos establecidos la AEROCIVIL reporte a esta Autoridad Ambiental las acciones efectuadas con los usuarios del área de influencia, relacionando la gestión en materia de requerimientos acústicos y demás conceptos referentes al tema de ruido, con el fin de llevar la trazabilidad de la presente medida ambiental.* *De otra parte, se hace la observación a la AEROCIVIL, que las obligaciones contenidas en la presente obligación son de cumplimiento en los plazos establecidos por esta Autoridad, por lo tanto, la consolidación y entrega de estos informes debe ser incluido en cada periodo del ICA correspondiente.* *De acuerdo con lo anterior, se considera que AEROCIVIL no presenta el informe semestral de los usuarios a los cuales se les dieron a conocer las obligaciones en cuanto a requerimientos acústicos de construcción y las áreas de restricción por ruido, en el marco de la solicitud de conceptos de altura de competencia de la UAEAC para el segundo semestre del año 2022. Por lo anterior, se efectuará el respectivo requerimiento* *De otra parte, no se evidencia para la presente medida de manejo, que AEROCIVIL haya efectuado la inclusión del indicador respectivo de Remisión del informe semestral de los usuarios a los cuales se les dieron a conocer las obligaciones en cuanto a requerimientos acústicos de construcción y las áreas de restricción por ruido, en el marco de la solicitud de conceptos de altura de competencia de la UAEAC. lo anterior conforme con lo indicado dentro del subnumeral 1.4. artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. En tal sentido se efectuará el respectivo requerimiento.*

Medio Socioeconómico

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***					
Impacto atendido	***Medidas de Manejo***	***Tipo de Medida***			
		Prevención	***Mitigación***	***Corrección***	***Compensación***
Generación de conflictos	***Medida 1*** *Mantener actualizada la información de la página web semestralmente e informar a las comunidades y entidades de la*	*X*	*X*		

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***					
Generación de Expectativas	*disponibilidad de la información mediante mensaje de texto, WhatsApp y/o mensaje correo electrónico para su consulta. El contenido de la página tendrá relación a eventos, encuentros, canales de comunicación, y mecanismos de comunicación para la interposición de PQRS, entre otros; es de aclarar que este medio informativo no reemplaza los demás mecanismos de socialización, siendo otra estrategia a implementar en los procesos de información y socialización.* *Esta página web también de la Aerocivil contendrá información actualizada con acceso a la ciudadanía, relacionada con el cumplimiento de las medidas de manejo derivadas de la licencia ambiental y actos administrativos emanados por la ANLA, así como la información de las estaciones de monitoreo de ruido, incluidas las móviles que permiten atender las quejas por ruido.* ***Periodicidad:*** *Semestral*				
	Medida 3 *Hacer entrega semestralmente del boletín ambiental a los representantes de las comunidades, autoridades y organizaciones del área de influencia. El boletín contiene las acciones desarrolladas en la operación, tales como: Novedades de la operación, avances de la gestión social, estado y avance del PMA asociado al proyecto, entre otros.* *La edición física del boletín informativo se continuará haciendo como se ha desarrollado. durante los 6 años de trabajo con las 79 UT del AI del aeropuerto El Dorado.* – *Entrega en físico por cada JACs a los 14 miembros de junta. - Entrega en físico a las Autoridades locales - por cada uno de los referentes.* – *Entrega en físico a cada consejo de administración de PH existente en las AI.* – *Entrega en físico a miembros de mesa aeroportuarias de las AI.* – *Entrega en físico a president@s de Asojuntas de cada AI.* – *Entrega en físico de # determinado solicitado por president@ de JAC para entrega a comunidad en general.* – *Envío vía WhatsApp y correo electrónico a comunidad en general que se tenga dato de contacto.* ***Periodicidad:*** *Semestral*	X	X		
	Medida 4 *Encuentros y socializaciones con comunidad, autoridades y organizaciones interesadas (reunión informativa de avance).* ***Periodicidad:*** – *Trimestral hasta completar la fase II* – *Semestral durante los dos primeros años de la implementación de la fase III y posterior a ello podrá ser anual.*	X	X		
	Medida 8 ***Hacer seguimiento de la recepción y atención a las PQRS***	X	X		

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***					
	La presentación de PQRS no sólo se puede hacer de forma física en los puntos fijos y móviles de atención. Así mismo se puede hacer uso de los demás canales de comunicación destinados para tal fin. ***Atención telefónica**: Línea gratuita nacional 018000-112373 y en Bogotá 4251000. Servicio de lunes a domingo, las 24 horas.* ***Atención presencial**: A través del Grupo de Atención al Ciudadano, se ofrece orientación e información de manera personalizada e inmediata y la gestión de los principales trámites y servicios de la Aeronáutica Civil, en el horario de lunes a viernes de 8:00 a. m. a 4:30 p.m. en la Av. El Dorado # 103 – 15, Bogotá, D. C.* ***Ventanilla única**: La ventanilla es una herramienta que le permite realizar los trámites y servicios dispuestos en línea por la Aeronáutica Civil. Se accede a la ventanilla desde el sitio web http://www.aerocivil.gov.co/aerocivil-responde* ***Correo electrónico:** La Aeronáutica Civil dispone de dos correos electrónicos donde usted puede registrar o hacer cualquier consulta; atenciónalciudadano@aerocivil.gov.co. Este correo se encuentra habilitado para cualquier Petición, Queja, Reclamo o Denuncia.* ***Chat Atención al Ciudadano**: El chat es un canal de comunicación escrita realizada de manera instantánea a través de Internet que permite estar de cerca al ciudadano y la Aeronáutica Civil, cuyo fin es atender consultas o brindar orientación general sobre la entidad. Disponible en http://www.aerocivil.gov.co/Style%20Library/ACChat/modalchat.html?Id* ***Profesionales Sociales de campo:** cada AI tiene una profesional social de campo que colaborara con la gestión de las PQRS, verbales y todo el proceso de seguimiento de las mismas.* ***Periodicidad:** Mensual*				
	Medida 9 *La ANLA seguirá teniendo acceso a diario y en tiempo real por medio de su Workstation, para la revisión de los datos de monitoreo del sistema de vigilancia y control ambiental SVCA.* ***Periodicidad:** Permanente*	X	X		
Observaciones respecto al ajuste de la ficha según lo establecido en el numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y artículo cuarto de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022: *A continuación, se relaciona la atención brindada por la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022 a los ajustes requeridos por esta Autoridad Nacional a la presente ficha de manejo mediante el numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y artículo cuarto de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, así:* *"(…)* *Con el propósito de soportar la conformidad del Plan de Manejo Ambiental actualizado para el Aeropuerto Internacional El Dorado, incluyendo los ajustes determinados en el Artículo Séptimo de la Resolución 1728 del 04 de octubre de 2021 de la siguiente manera por parte de aplicación de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL*				

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***

DE LA AERONÁUTICA CIVIL; los componentes de fichas y su contenido, se encuentran adjuntados de manera digital en el Anexo1_PMA:

(…)"

"(…)

De lo anterior se puede inferir que, la Aerocivil acoge las disposiciones estructuradas y enmarcadas en el Artículo Sexto, Artículo Séptimo de la Resolución 1728 del 04 de octubre de 2021, así como del Artículo Cuarto de la Resolución 0301 del 01 de febrero de 2022 de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales para los medios abiótico, biótico y socioeconómico.

(…)"

De acuerdo con lo anterior, a continuación, se listarán en orden consecutivo las obligaciones establecidas para el ajuste de esta ficha de manejo teniendo en cuenta que los subnumerales 15.1 y 15.18 fueron objeto de reposición y ajuste mediante el artículo cuarto de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022:

"(…)

15.Ajustar la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación, en el sentido de: (…)

15.1. Establecer estrategias de convocatoria y suministro de información por medio de medios de comunicación y otros canales o herramientas efectivas que lleguen directamente a la comunidad del área de influencia del proyecto, a partir de los resultados de la Encuesta sobre medios de comunicación e información, y enunciar los respectivos soportes que se incluirán como evidencia en los Informes de Cumplimiento Ambiental – ICA. (…) *Negrilla y cursiva fuera del texto.*

(…)"

Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, no se observa la inclusión explícita de información asociada a las estrategias de convocatoria y suministro de información por medio de medios de comunicación y otros canales o herramientas efectivas que lleguen directamente a la comunidad del área de influencia del proyecto, producto de la aplicación de una encuesta a la comunidad, actores sociales y autoridades que hacen parte de las diferentes unidades territoriales del área de influencia, soportes que deben ser aportados para la respectiva verificación y evidencia por parte de esta Autoridad. Lo único que se incluye en la ficha al respecto en los ítems "metas" e "indicadores" es lo siguiente que no define las estrategias seleccionadas:

"(…)
*Ver Ilustración Pág. 107 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023/***Fuente:** *Comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022*

En ese sentido se considera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación de carácter temporal, por lo cual se hará la reiteración pertinente respecto a la inclusión explícita de la información que dé cuenta de las estrategias de convocatoria y suministro de información a utilizar por parte de la AEROCIVIL.

En verificación de la información presentada por la AEROCIVIL en cumplimiento de esta obligación a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se tiene la inclusión de la siguiente actividad en el ítem "Acciones a Desarrollar" de la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación:

"(…)

4.Realizar la convocatoria con suficiencia de tiempo (15 días) a los representantes de las comunidades, de Fontibón, Engativá y Funza, a las autoridades y organizaciones de AI como son secretarias de salud, secretarias de planeación, secretaria distrital de ambiente y de movilidad, para participar en la reunión informativa de avances del PMA correspondiente al desarrollo de las actividades ejecutadas durante el año inmediatamente anterior. Cursiva y subrayado fuera del texto.

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

(…)"

Con lo anterior se observa la inclusión explícita del ajuste requerido por esta Autoridad lo cual permite considerar el cumplimiento a la obligación quedando la medida como se citó anteriormente y consecuencia de ello se declara su cumplimiento definitivo al ser de carácter temporal.

"(…)

15.3. Incluir información que procede de la ficha PGS-05 Atención a la comunidad (radicación ANLA 2018078997-1-000 del 20 de junio de 2018) respecto a los canales de atención dispuestos por la Aerocivil para atender las inquietudes de la población interesada. *Negrilla y cursiva fuera del texto.*

(…)"

Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se tiene la inclusión de la siguiente información en el ítem "Mecanismo y Estrategias Participativas":

"(…)

La presentación de PQRS no sólo se puede hacer de forma física en los puntos fijos y móviles de atención. Así mismo se puede hacer uso de los demás canales de comunicación destinados para tal fin.

***Atención telefónica**: Línea gratuita nacional 018000-112373 y en Bogotá 4251000. Servicio de lunes a domingo, las 24 horas.*

***Atención presencial**: A través del Grupo de Atención al Ciudadano, se ofrece orientación e información de manera personalizada e inmediata y la gestión de los principales trámites y servicios de la Aeronáutica Civil, en el horario de lunes a viernes de 8:00 a. m. a 4:30 p.m. en la Av. El Dorado # 103 – 15, Bogotá, D. C.*

***Ventanilla única:** La ventanilla es una herramienta que le permite realizar los trámites y servicios dispuestos en línea por la Aeronáutica Civil. Se accede a la ventanilla desde el sitio web http://www.aerocivil.gov.co/aerocivil-responde*

***Correo electrónico:** La Aeronáutica Civil dispone de dos correos electrónicos donde usted puede registrar o hacer cualquier consulta; atenciónalciudadano@aerocivil.gov.co. Este correo se encuentra habilitado para cualquier Petición, Queja, Reclamo o Denuncia.*

***Chat Atención al Ciudadano**: El chat es un canal de comunicación escrita realizada de manera instantánea a través de Internet que permite estar de cerca al ciudadano y la Aeronáutica Civil, cuyo fin es atender consultas o brindar orientación general sobre la entidad. Disponible en http://www.aerocivil.gov.co/Style%20Library/ACChat/modalchat.html?Id*

Profesionales Sociales de campo: cada AI tiene una profesional social de campo que colaborara con la gestión de las PQRS, verbales y todo el proceso de seguimiento de las mismas.

(…)"

Con lo anterior se observa la inclusión explícita del ajuste requerido por esta Autoridad lo cual permite considerar el cumplimiento a la obligación quedando la medida como se citó anteriormente y consecuencia de ello se declara su cumplimiento definitivo al ser de carácter temporal.

"(…)

15.4. Incluir en la descripción de la implementación de la página web como uno de los medios de comunicación masiva de Aerocivil, que este medio informativo no reemplaza los demás mecanismos de socialización, siendo otra estrategia a implementar en los procesos de información y socialización. *Negrilla y cursiva fuera del texto.*

(…)"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se tiene la inclusión de la siguiente actividad en el ítem "Acciones a Desarrollar":

> *"(…)*
>
> *1.Mantener actualizada la información de la página web, semestralmente e informar a las comunidades y entidades de la disponibilidad de la información mediante mensaje de texto, WhatsApp y/o mensaje correo electrónico para su consulta. El contenido de la página tendrá relación a eventos, encuentros, canales de comunicación, y mecanismos de comunicación para la interposición de PQRS, entre otros; es de aclarar que este medio informativo no reemplaza los demás mecanismos de socialización, siendo otra estrategia a implementar en los procesos de información y socialización.*
>
> *Esta página web también de la Aerocivil contendrá información actualizada con acceso a la ciudadanía, relacionada con el cumplimiento de las medidas de manejo derivadas de la licencia ambiental y actos administrativos emanados por la ANLA, así como la información de las estaciones de monitoreo de ruido, incluidas las móviles que permiten atender las quejas por ruido. Cursiva y subrayado fuera del texto.*
>
> *(…)"*

Con lo anterior se observa la inclusión explícita del ajuste requerido por esta Autoridad lo cual permite considerar el cumplimiento a la obligación y consecuencia de ello se declara su cumplimiento definitivo al ser de carácter temporal.

> *"(…)*
>
> ***15.5. Indicar que la página web de la Aerocivil contendrá información actualizada con acceso a la ciudadanía, relacionada con el cumplimiento de las medidas de manejo derivadas de la licencia ambiental y actos administrativos emanados por la ANLA, así como la información de las estaciones de monitoreo de ruido, 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 conlleven a que se incumpla con el nivel de ruido máximo permitido en el horario ampliado de operación aérea autorizado mediante el acto administrativo que modifica la licencia ambiental.***
>
> *(…)"*

Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se tiene la inclusión de la siguiente actividad en el ítem "Acciones a Desarrollar":

> *"(…)*
>
> *1.Mantener actualizada la información de la página web, semestralmente e informar a las comunidades y entidades de la disponibilidad de la información mediante mensaje de texto, WhatsApp y/o mensaje correo electrónico para su consulta. El contenido de la página tendrá relación a eventos, encuentros, canales de comunicación, y mecanismos de comunicación para la interposición de PQRS, entre otros; es de aclarar que este medio informativo no reemplaza los demás mecanismos de socialización, siendo otra estrategia a implementar en los procesos de información y socialización.*
>
> *Esta página web también de la Aerocivil contendrá información actualizada con acceso a la ciudadanía, relacionada con el cumplimiento de las medidas de manejo derivadas de la licencia ambiental y actos administrativos emanados por la ANLA, así como la información de las estaciones de monitoreo de ruido, incluidas las móviles que permiten atender las quejas por ruido. Cursiva y subrayado fuera del texto.*
>
> *(…)"*

Con relación a esta obligación si bien la AEROCIVIL incluyó parte de la información requerida en la obligación que se analiza cómo se observa en el texto antes subrayado, se evidencia que no se incluyó de manera

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

completa y explícita la información requerida por esta Autoridad, es así que no se incluye en la medida de la ficha que la página web de la AEROCIVIL contendrá la integración de los clips de video propuestos por la oficina de prensa para el Plan de comunicaciones y comunicados que den cuenta de las contingencias o situaciones imprevistas que conlleven a que se incumpla con el nivel de ruido máximo permitido en el horario ampliado de operación aérea autorizado mediante el acto administrativo que modifica la licencia ambiental.

Con lo anterior es claro que no fue atendido por parte de la AEROCIVIL el ajuste de la ficha de manejo de acuerdo con lo requerido, toda vez que la información debe incluirse en la ficha de manejo de manera explícita sin lugar a interpretaciones. Es así como, se considera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación de carácter temporal, por lo cual se hará la reiteración pertinente respecto a la inclusión explícita de la información que debe contener la página web de la AEROCIVIL asociada a la integración de los clips de video propuestos por la oficina de prensa para el Plan de comunicaciones y comunicados que den cuenta de las contingencias o situaciones imprevistas que conlleven a que se incumpla con el nivel de ruido máximo permitido en el horario ampliado de operación aérea autorizado mediante el acto administrativo que modifica la licencia ambiental.

"(…)

15.6. Actualizar a diario y en tiempo real la información sobre los resultados de los monitoreos de ruido a presentar en la página web de la Aerocivil y hacer uso de gráficas que sean fácilmente comprensibles para el público en general. Se debe contar con datos acumulados de modo que sea posible identificar tendencias y datos de cualquier fecha posterior a la implementación de la medida. Esta herramienta debe ser de acceso por parte de la ANLA, para efectuar el seguimiento a los monitoreos realizados.

(…)"

Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa que la información requerida como ajuste a la ficha de manejo no se incluyó, considerando de esta manera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación de carácter temporal, por lo cual se hará la reiteración pertinente respecto a la inclusión explícita de información sobre la actualización a diario y en tiempo real la información sobre los resultados de los monitoreos de ruido a presentar en la página web de la Aerocivil y hacer uso de gráficas que sean fácilmente comprensibles para el público en general. Se debe contar con datos acumulados de modo que sea posible identificar tendencias y datos de cualquier fecha posterior a la implementación de la medida. Esta herramienta debe ser de acceso por parte de la ANLA, para efectuar el seguimiento a los monitoreos realizados.

"(…)

15.7. Publicar en la página web de la Aerocivil el contenido del Informe de Cumplimiento Ambiental – ICA más reciente presentado a la ANLA, de modo que pueda ser consultado por los ciudadanos interesados en hacer seguimiento al cumplimiento de las obligaciones ambientales.

(…)"

Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se tiene la inclusión de la siguiente actividad en el ítem "Acciones a Desarrollar":

"(…)

7.Se publicará en la página web de la Aerocivil los informes ICA entregados a la autoridad ambiental ANLA.

(…)"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***
Con lo anterior se observa la inclusión explícita del ajuste requerido por esta Autoridad lo cual permite considerar el cumplimiento definitivo de esta obligación de carácter temporal quedando la medida como se citó anteriormente. *"(…)* ***15.8. Complementar la descripción de los boletines ambientales con la siguiente información:*** ***15.8.1. Los boletines ambientales incluirán información relacionada con el cumplimiento de las obligaciones ambientales y sociales asociadas a la licencia ambiental y posteriores actos administrativos proferidos por la ANLA.*** ***15.8.2. Contará con edición digital que será remitida a las personas beneficiarias de las medidas de información y comunicación con las que se haya establecido información uno a uno vía correo electrónico, o a través de aplicaciones de chat como es el caso de WhatsApp.*** ***15.8.3. La edición física del boletín informativo se distribuirá de conformidad con lo que se acuerde con los beneficiarios de las medidas de información y comunicación, privilegiando a las comunidades del área de influencia que no tienen facilidad de acceso a equipos de cómputo como es el caso de los residentes de las veredas del municipio de Funza que hacen parte del área de influencia del proyecto.*** *(…)"* *Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se tiene la inclusión de la siguiente actividad en el ítem "Acciones a Desarrollar":* *"(…)* *3.Hacer entrega semestralmente del boletín ambiental a los representantes de las comunidades, autoridades y organizaciones del área de influencia. El boletín contiene las acciones desarrolladas en la operación, tales como: Novedades de la operación, avances de la gestión social, estado y avance del PMA asociado al proyecto, entre otros.* *(…)"* *Con lo anterior se confirma que a información requerida mediante el subnumeral 15.8.1 fue incluida de acuerdo con lo solicitado en la obligación.* *Por su parte en lo que corresponde a lo requerido en los subnumerales 15.8.2 y 15.8.3 en el ítem "Mecanismos y estrategias participativas" de la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación, AEROCIVIL incluyó la siguiente información:* *"(…)* • *La edición física del boletín informativo se continuará haciendo como se ha desarrollado. durante los 6 años de trabajo con las 79 UT del AI del aeropuerto El Dorado.* – *Entrega en físico por cada JACs a los 14 miembros de junta. - Entrega en físico a las Autoridades locales por cada uno de los referentes.* – *Entrega en físico a cada consejo de administración de PH existente en las AI.* – *Entrega en físico a miembros de mesa aeroportuarias de las AI.* – *Entrega en físico a president@s de Asojuntas de cada AI.* – *Entrega en físico de # determinado solicitado por president@ de JAC para entrega a comunidad en general.* – *Envió vía WhatsApp y correo electrónico a comunidad en general que se tenga dato de contacto.* *(…)"* *Con lo anterior se observa la inclusión explícita del ajuste requerido por esta Autoridad lo cual permite considerar el cumplimiento definitivo a estas obligaciones de carácter temporal.*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

"(…)

15.9. Incluir la realización de reuniones de información sobre la modificación de la licencia ambiental del proyecto antes del inicio de cada una de las fases en las que se aprueba la presente modificación. Aclarar que la estrategia de desarrollo de las reuniones será concertada con la comunidad y organizaciones del área de influencia. Se debe asegurar la cobertura de la totalidad de unidades territoriales menores de influencia del proyecto agrupando como máximo los barrios de una UPZ por cada reunión en el caso de Fontibón y Engativá, y para el caso de las veredas, no se deberá realizar ningún tipo de agrupación dada la extensión (área) de cada una de ellas. Esta medida también va dirigida a autoridades distritales y municipales que se identifican como población beneficiada dentro de la ficha de manejo.

(…)"

Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se tiene la inclusión de la siguiente actividad en el ítem "Acciones a Desarrollar":

"(…)

9.Realizar la convocatoria con suficiencia de tiempo (15 días) a los representantes de las comunidades, de Fontibón, Engativá y Funza, a las autoridades y organizaciones de AI como son para participar en la reunión informativa previa al inicio de las fases operativas. De acuerdo con la resolución 1728 se debe realizar una jornada de socialización para la Fase II y Fase III.

(…)"

Con relación a esta obligación si bien la AEROCIVIL incluyó parte de la información requerida en la obligación que se analiza cómo se observa en el texto antes subrayado, se evidencia que no se incluyó de manera completa y explícita la información requerida por esta Autoridad, es así que, no se incluye en la medida de la ficha la aclaración relacionada con la estrategia de desarrollo de las reuniones, aspecto de relevancia y que debe mencionarse de manera explícita con el objetivo de hacer seguimiento al cumplimiento del mismo. De acuerdo con lo anterior se considera de esta manera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación de carácter temporal, por lo cual se hará la reiteración pertinente respecto a la inclusión de aclaración relacionada con la estrategia de desarrollo de las reuniones.

"(…)

15.10. Incluir en la descripción de las reuniones que para los escenarios de encuentro presenciales se posibilitará el acceso de las comunidades a espacios cómodos y el uso de mecanismos de audio y video que faciliten el proceso comunicativo y la participación adecuada de todos los asistentes.

(…)"

Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se tiene la inclusión de la siguiente actividad en el ítem "Acciones a Desarrollar":

"(…)

6.De ser necesario facilitar los espacios de encuentro para entregar o aclarar la información que soliciten los actores del AI"

(…)"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***
Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa que la información requerida como ajuste a la ficha de manejo no se incluyó, considerando de esta manera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación de carácter temporal, por lo cual se hará la reiteración pertinente respecto a la inclusión explícita de información sobre escenarios de encuentro presenciales que posibiliten el acceso de las comunidades a espacios cómodos y el uso de mecanismos de audio y video que faciliten el proceso comunicativo y la participación adecuada de todos los asistentes. *"(…)* ***15.11. Corregir la frecuencia de las reuniones de avance, pues se considera que deben realizarse trimestralmente hasta completar la fase II autorizada con la modificación de la licencia ambiental; y posteriormente con una frecuencia semestral durante los dos primeros años de la implementación de la fase III, y posterior a ello podrá ser anual.*** *(…)"* *Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa que la AEROCIVIL en el ítem "Cronograma de aplicación de las actividades" incluyó la siguiente actividad "Encuentros y socializaciones con comunidad, autoridades y organizaciones interesadas (reunión informativa de avance" con una periodicidad trimestral, es decir 4 eventos al año, considerando de esta manera el cumplimiento definitivo de esta obligación.* *"(…)* ***15.12. Presentar en todas las reuniones de avance el estado de cumplimiento de las medidas de manejo del PMA y la información que se presenta con los Informes de Cumplimiento Ambiental, con énfasis en los resultados de los monitoreos de ruido del periodo transcurrido entre reuniones, centrándose en la información de las estaciones que se relacionan con cada grupo comunitario de interés.*** *(…)"* *Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa que la información requerida como ajuste a la ficha de manejo no se incluyó, considerando de esta manera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación de carácter temporal, por lo cual se hará la reiteración pertinente respecto a la inclusión explícita de información indicando que, en todas las reuniones de avance se presentará el estado de cumplimiento de las medidas de manejo del PMA y la información que se presenta con los Informes de Cumplimiento Ambiental, con énfasis en los resultados de los monitoreos de ruido del periodo transcurrido entre reuniones, centrándose en la información de las estaciones que se relacionan con cada grupo comunitario de interés. Dado lo anterior se hará la reiteración pertinente de esta obligación.* *"(…)* ***15.13. Complementar la información sobre la población beneficiada con el Programa de Información y Comunicación, indicando que incluye como actores de interés a la Alcaldía Mayor de Bogotá (Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Ambiente, Secretaría Distrital de Planeación y Secretaría Distrital de Movilidad), las alcaldías, personerías y juntas administradoras locales de Fontibón y Engativá, actores sociales de lugares de interés comunitario con población que presenta algún grado de vulnerabilidad como son las instituciones educativas, hogares geriátricos, centros de prestación de servicios de salud, entre otros, representantes de los parques industriales y de los conjuntos residenciales que se encuentran en el área de influencia del proyecto.***

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

(…)"

Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se tiene la inclusión de la siguiente información en el ítem "Población Beneficiada":

"(…)

- *Comunidades, entidades y organizaciones del Área de Influencia (Barrios de Fontibón, barrios de Engativá y el Municipio de Funza)*
- *Alcaldía Mayor de Bogotá (Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Ambiente, Secretaría Distrital de Planeación y Secretaría Distrital de Movilidad), las alcaldías, personerías y juntas administradoras locales de Fontibón y Engativá, actores sociales de lugares de interés comunitario con población que presenta algún grado de vulnerabilidad como son las instituciones educativas, hogares geriátricos, centros de prestación de servicios de salud, entre otros, representantes de los parques industriales y de los conjuntos residenciales que se encuentran en el área de influencia del proyecto.*

(…)"

Con lo anterior se observa la inclusión explícita del ajuste requerido por esta Autoridad lo cual permite considerar el cumplimiento definitivo de esta obligación con carácter temporal.

"(…)

15.14. Socializar en las reuniones de avance los mecanismos establecidos para la recepción de PQRS incluyendo la información sobre cómo presentar la PQRS a través de los canales presenciales y virtuales.

(…)"

Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa que la información requerida como ajuste a la ficha de manejo no se incluyó, considerando de esta manera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación de carácter temporal, por lo cual se hará la reiteración pertinente respecto a la inclusión explícita de información indicando que, durante las reuniones de avance se socializarán los mecanismos establecidos para la recepción de PQRS incluyendo la información sobre cómo presentar la PQRS a través de los canales presenciales y virtuales. Dado lo anterior se hará la reiteración pertinente de esta obligación.

"(…)

15.15. Incluir información procedente de las fichas aprobadas mediante la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, respecto a la presentación de información sobre los procedimientos e instrumentos dispuestos por la Aerocivil para recibir y atender las PQRS, la asignación de un funcionario responsable de las solicitudes que serán presentadas en las reuniones de socialización, el uso del formato establecido para la recepción de las PQRS, la atención personalizada con el lugar dispuesto para ello, y la sistematización de las PQRS que se analizarán estableciendo categorías para las más frecuentes, de manera que se logre establecer un perfil de los aspectos que son objeto de denuncia.

(…)"

Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa que la información requerida como ajuste a la ficha de manejo no se incluyó, esto dado que en verificación de la ficha de manejo PGS-05 Atención a la Comunidad establecida mediante el artículo tercero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 contiene las siguientes medidas:

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

"(…)

En las reuniones de información se presentará el procedimiento e instrumento dispuesto por AEROCIVIL para recibir y atender las PQRS por parte de individuos, líderes, colectivos sociales y autoridades.

La Aerocivil contará con un funcionario responsable de las solicitudes, que será presentado en las reuniones de socialización; a esta persona podrá acudir la comunidad vía telefónica o presencialmente para poner sus requerimientos de PQRS.

Esta persona será la directamente encargada de tramitar el asunto a la sección competente o responsable, y de propender porque se dé una oportuna y adecuada respuesta. Si se desea poner personalmente la PQRS, se podrá hacer en la oficina de la Coordinación Nacional de Gestión Social.

(…)"

"(…)

Se empleará un Formato de recepción de PQRS (…)"

"(…)

Los resultados de las PQRS se sistematizarán y analizarán, estableciendo categorías de las PQRS más frecuentes, de manera que se logre establecer un perfil de los aspectos que son objeto de PQRS

(…)"

"(…)
Ver ilustraciones Pág. 116-117 del concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023/Fuente: Comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022

Sobre lo anterior, como bien ya se mencionó no se observa que la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por AEROCIVIL como ajustada no contiene información asociada a lo requerido, reconociendo así que puede existir la posibilidad de que la información incluida en la ficha de manejo PGS-05 Atención a la Comunidad establecida mediante el artículo tercero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, necesite ser actualizada en la ficha objeto de ajuste, no obstante lo único que ésta contiene al respecto en el ítem "Acciones a Desarrollar" es:

"(…)

5. Hacer seguimiento de la recepción y atención a las PQRS (semestralmente).

(…)"

considerando de esta manera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación de carácter temporal, por lo cual se hará la reiteración pertinente respecto a la inclusión explícita de información procedente de las fichas aprobadas mediante la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, respecto a la presentación de información sobre los procedimientos e instrumentos dispuestos por la Aerocivil para recibir y atender las PQRS, la asignación de un funcionario responsable de las solicitudes que serán presentadas en las reuniones de socialización, el uso del formato establecido para la recepción de las PQRS, la atención personalizada con el lugar dispuesto para ello, y la sistematización de las PQRS que se analizarán estableciendo categorías para las más frecuentes, de manera que se logre establecer un perfil de los aspectos que son objeto de denuncia. Dado lo anterior se hará la reiteración pertinente de esta obligación.

"(…)

15.16. Reportar un sistema de manejo y seguimiento especial para la recepción de quejas verbales.

(…)"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa que la información requerida como ajuste a la ficha de manejo no se incluyó considerando de esta manera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación de carácter temporal, por lo cual se hará la reiteración pertinente respecto a la inclusión de medida que reporte un sistema de manejo y seguimiento especial para la recepción de quejas verbales.

"(…)

15.17. Elaborar y presentar el Formato virtual de recepción de PQRS relacionadas con el impacto generación de ruido, el cual deberá contener un lenguaje sencillo y de fácil manejo para el peticionario y uso de herramientas visuales pedagógicas, así mismo, deberá incluir como mínimo los aspectos señalados a continuación:

15.17.1. Identificación del peticionario (nombre, dirección, barrio/vereda, teléfono, correo electrónico y género). Para el caso de las PQRS que proceden de zonas rurales, solicitar georreferenciación del sitio y en caso de ser necesario, apoyar al peticionario con la captura de las coordenadas de localización.

15.17.2. Fecha y hora de recepción de la queja.

15.17.3. Descripción de la queja por ruido en términos de identificación de días, horarios, frecuencia del tráfico aéreo y tipo de aeronaves para los casos en que el peticionario pueda identificarlas.

15.17.4. Identificación de otras fuentes de ruido por actividades industriales o comerciales que podrían generar ruido cerca del sitio al que se refiere la queja 15.17.5. Dirección, barrio o vereda en que se presenta el ruido que motiva la presentación de la PQRS.

15.17.6. Preguntas relacionadas con los posibles efectos auditivos y extra-auditivos provocados por el ruido en la calidad de vida del peticionario y demás personas que esté representando con su petición.

15.17.7. Identificación de si la persona conoce cuáles son las medidas de manejo para el control del ruido.

(…)"

Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa que la información requerida como ajuste a la ficha de manejo no se incluyó puesto que en la medida asociada al seguimiento de la recepción y atención a las PQRS no encuentra información relacionada con el formato virtual de PQRS y su contenido. Así mismo, en el ítem "Registro/Evidencias" de la ficha de manejo si bien se menciona "(…) Soportes de recepción y atención a PQRS (oficio o correo de solicitud, oficio o correo de respuesta, soportes de visita en atención a la solicitud, georreferenciación) (…)", no se hace referencia a la existencia del formato virtual que requiere esta obligación.

Finalmente, en la verificación de los anexos asociados al radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, no se hallan soportes que den cuenta del formato virtual de recepción de PQRS relacionadas con el impacto generación de ruido que estará dispuesto para la comunidad a través de las diferentes herramientas tecnológicas.

Dado lo anterior, se considera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación y se hace la reiteración pertinente.

"(…)

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***

15.18. Mantener habilitado un enlace o vínculo en la página web de la Aerocivil para la recepción de PQRS que incluya como mínimo los aspectos establecidos en el numeral 15.17 y que actuará a manera de Observatorio participativo del comportamiento y manejo del impacto de generación de ruido, de fácil manejo para los peticionarios. Esta herramienta debe permitir el acceso por parte de la ANLA, para efectuar el seguimiento en tiempo real de las PQRS recibidas. Allí se debe contar con el registro del trámite de las PQRS desde su recepción hasta su cierre con información sobre la gestión del trámite, los temas o situaciones que están impactando a la comunidad y las soluciones dadas. Este sistema debe tener habilitado el acceso permanente de la ANLA a todas las PQRS y permitir a los peticionarios realizar el seguimiento al estado de trámite de sus PQRS.

(…)"

Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa la inclusión de la siguiente información en el ítem "Acciones a Desarrollar":

"(…)

2. La ANLA seguirá teniendo acceso a diario y en tiempo real por medio de su Workstation, para la revisión de los datos de monitoreo del sistema de vigilancia y control ambiental SVCA.

(…)"

Sobre lo anterior en primer lugar es necesario precisar que la medida no contiene la información requerida en esta obligación, toda vez que es importante que la misma contenga de manera explícita todos los elementos que se requiere se mencionen. Ahora, es de aclarar que lo solicitado es que el sistema mantenga habilitado de manera permanente acceso de la ANLA a todas las PQRS para efectuar el correspondiente seguimiento en tiempo real, no obstante la AEROCIVIL precisa en su respuesta que la ANLA continuará con acceso a diario y en tiempo real para la revisión de los datos de monitoreo del sistema de vigilancia y control ambiental, aspecto del cual se tiene actualmente acceso remoto por parte de la ANLA a través de VPN, no obstante tal conexión no contiene acceso al sistema de PQRS con el objetivo de realizar el seguimiento pertinente a las mismas por parte de esta Autoridad.

De acuerdo con lo anterior, al no contar con una medida que involucre de manera explícita todos los aspectos mencionados en esta obligación se considera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a la misma y se hace la reiteración pertinente.

"(…)

15.19. Reportar un sistema de manejo y seguimiento especial para la recepción de quejas verbales.

(…)"

Esta obligación se encuentra duplicada con la establecida en el subnumeral 15.16 por lo cual es en esa obligación en donde se hace la respectiva consideración, de esta manera es necesario concluir la presente obligación.

"(…)

15.20. Agrupar las PQRS para cada periodo del Informe de Cumplimiento Ambiental por tema y lugar de procedencia de modo que sea posible identificar impactos que puedan estar repercutiendo en lugares específicos incluidos aquellos que estén fuera del área de influencia del proyecto y para los eventos de ruido denunciados deberá realizarse un análisis que permita establecer si aplica la inclusión de unidades territoriales al área de influencia del proyecto.

(…)"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa que en el ítem "Registros/Evidencias" fue incluido como soporte documental la matriz de seguimiento a PQRS como se observa en la siguiente imagen, la cual se entiende como la presentación de información organizada de las PQRS q8e sean recepcionadas durante un periodo específico y la cual se deberá contener de manera clara el desglose de PQRS por tema y lugar de recepción:

Ver ilustración Pág. 120 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023/Fuente: Comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022

No obstante, es necesario que dentro del ítem "Acciones a Desarrollar" se mencione de manera explícita que "para los eventos de ruido denunciados deberá realizarse un análisis que permita establecer si aplica la inclusión de unidades territoriales al área de influencia del proyecto" tal como es requerido en la presente obligación. De acuerdo con lo anterior, se tiene que AEROCIVIL no ha dado cumplimento a cabalidad a esta obligación por lo cual se hace la reiteración correspondiente en el sentido de incluir de manera explícita en el ajuste de la ficha la información faltante.

"(…)

15.21. Incluir las siguientes acciones que proceden de las fichas de manejo vigentes del proyecto:

15.21.1. Tener en cuenta las inquietudes manifestadas y consignadas en las reuniones de socialización y participación sobre afectaciones a las actividades económicas asociadas al impacto por ruido, la afectación a la infraestructura asociada a las vibraciones y la afectación a la vía de acceso ubicada en el sector de Funza, las cuales deben ser atendidas y reportadas ante esta Autoridad periódicamente" (PGS-05 Atención a la comunidad)

15.21.2. Levantar registros documentales de todas las actividades realizadas con los grupos de interés: registros de reuniones, actas de acciones ejecutadas y acuerdos establecidos, registro fotográfico de reuniones y otros eventos, registro de asistencia a reuniones" (PGS-02 Información y comunicación con autoridades, comunidades y organizaciones).

15.21.3. Realizar un sondeo de opinión entre las autoridades que usualmente son informadas, para establecer su percepción sobre las acciones ejecutadas dentro de esta medida, la oportunidad, claridad y eficacia de la información. Estos resultados permitirán establecer la necesidad de hacer ajustes o modificaciones en las estrategias empleadas y sus contenidos" (PGS-02 Información y comunicación con autoridades, comunidades y organizaciones, PGS-03 Información y comunicación con comunidades del AID).

15.21.4. Incluir las actividades a desarrollar con el Comité Coordinador Aeroportuario – CCA, las cuales se indican en la ficha PGS-01 Gestión con participación ciudadana, la cual hace parte de la actualización presentada con radicación ANLA 2018078997-1-000 del 20 de junio de 2018.

15.21.5. Incluir los Programas Semillero de investigación con CADEL de Fontibón y Engativá y Sensibilización a población del área aledaña al Aeropuerto El Dorado liderados por el Grupo de Extensión y Proyección Social del CEA, los cuales hacen parte de la ficha PGS-01 Gestión con participación ciudadana, presentada con radicación ANLA 2018078997-1-000 del 20 de junio de 2018.

(…)"

Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa frente a los subnumerales de esta obligación lo siguiente:

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***

- *Subnumeral 15.21.1: En la ficha presentada en el marco del ajuste no se incluye información asociada al reporte periódico sobre la atención de PQRS relacionadas con afectaciones a las actividades económicas asociadas al impacto por ruido, la afectación a la infraestructura asociada a las vibraciones y la afectación a la vía de acceso ubicada en el sector de Funza, por lo cual se confirma el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente al ajuste solicitado.*

- *Subnumeral 15.21.2: En revisión de la ficha de manejo presentada en respuesta al ajuste requerido a la misma, se observa lo siguiente:*

  "(…)

Ver ilustración Pág. 122 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023/Fuente: Comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022

Con lo anterior, se observa que la ficha fue ajustada en el sentido requerido por esta Autoridad confirmando de esta manera el cumplimiento a lo establecido en la presente obligación.

- *Subnumeral 15.21.3: En la ficha presentada en el marco del ajuste no se incluye información asociada a realizar un sondeo de opinión entre las autoridades que usualmente son informadas, para establecer su percepción sobre las acciones ejecutadas dentro de esta medida, la oportunidad, claridad y eficacia de la información. Estos resultados permitirán establecer la necesidad de hacer ajustes o modificaciones en las estrategias empleadas y sus contenidos, por lo cual se confirma el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente al ajuste solicitado.*

- *Subnumeral 15.21.4: En revisión de la ficha de manejo presentada en respuesta al ajuste requerido a la misma, se observa lo siguiente:*

"(…)
Ver ilustración Pág. 123 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023/Fuente: Comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022

En verificación de la información incluida en la ficha de manejo como ajuste se confirma que efectivamente se incluye el objetivo, descripción, características y conformación del Comité Comunitario Aeroportuario – CCA acorde a lo descrito en la ficha de manejo PGS-01 Gestión con participación ciudadana, presentada bajo el radicado ANLA 2018078997-1-000 del 20 de junio de 2018.

De acuerdo con lo anterior, se confirma que AEROCIVIL dio cumplimento a lo requerido por esta Autoridad en la presente obligación.

- *Subnumeral 15.21.5: En la ficha presentada en el marco del ajuste no se incluye información asociada a la inclusión de los Programas Semillero de investigación con CADEL de Fontibón y Engativá y Sensibilización a población del área aledaña al Aeropuerto El Dorado liderados por el Grupo de Extensión y Proyección Social del CEA, los cuales hacen parte de la ficha PGS-01 Gestión con participación ciudadana, presentada con radicación ANLA 2018078997-1-000 del 20 de junio de 2018, por lo cual se confirma el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente al ajuste solicitado.*

En conclusión, de lo descrito anteriormente, se tiene que frente a los subnumerales 15.21.2 y 15.21.4 AEROCIVIL atendió los ajustes requeridos dando de esta manera cumplimiento a los mismos.

Ahora con relación a los subnumerales 15.21.1, 15.21.3 y 15.21.5 AEROCIVIL no incluyó la información requerida en la presente obligación por lo cual se hace la reiteración correspondiente.

"(…)

15.22. Complementar las metas y los indicadores de la ficha de manejo de modo que se incluya:

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

15.22.1. Ejecución oportuna de las reuniones de información sobre la modificación de la licencia ambiental.

15.22.2. Ejecución oportuna de las reuniones de avance.

15.22.3. Ejecución de las actividades que proceden de fichas vigentes cuya inclusión es requerida por la ANLA.

15.22.4. Cobertura de las convocatorias a escenarios de reunión.

15.22.5. Cobertura de las reuniones realizadas.

15.22.6. Oportunidad, claridad y eficacia de la información suministrada y del logro de los objetivos de participación (vinculado al sondeo de opinión).

(…)"

Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa frente a los subnumerales de esta obligación lo siguiente:

- *Subnumeral 15.22.1: Respecto a este subnumeral se observa que AEROCIVIL incluye en el marco del ajuste la meta e indicador frente a la actividad requerida a ejecutar, como se observa en la siguiente imagen dando de esta manera cumplimiento a la obligación:*

  "(…)
  Ver Tabla Pág. 124 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023/Fuente: Comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022

- *Subnumeral 15.22.2: Respecto a este subnumeral se observa que AEROCIVIL incluye en el marco del ajuste la meta e indicador frente a la actividad requerida a ejecutar, como se observa en la siguiente imagen dando de esta manera cumplimiento a la obligación:*

  "(…)

  Ver Tabla Pág. 125 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023/Fuente: ***Fuente:*** *Comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022*

- *Subnumeral 15.22.3:*

  Respecto a este subnumeral es de tener en cuenta que en el subnumeral 15.21 la ANLA requirió la inclusión de acciones que proceden de las fichas de manejo vigentes del proyecto, las cuales se verifican en el marco del ajuste realizado a la ficha de manejo por parte de AEROCIVIL y presentada mediante comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, así:

  - ✓ *Subnumeral 15.21.1: "Tener en cuenta las inquietudes manifestadas y consignadas en las reuniones de socialización y participación sobre afectaciones a las actividades económicas asociadas al impacto por ruido, la afectación a la infraestructura asociada a las vibraciones y la afectación a la vía de acceso ubicada en el sector de Funza, las cuales deben ser atendidas y reportadas ante esta Autoridad periódicamente" (PGS-05 Atención a la comunidad)"*

    Sobre lo anterior, si bien AEROCIVIL no ha dado cumplimiento con la inclusión de la información requerida en el ítem "Acciones a Desarrollar", en los ítems metas e indicadores de la ficha de manejo sí se incluye lo siguiente frente a la atención de PQRS, con lo cual se considera su cumplimiento:

  "(…)
  Ver Tabla Pág. 125 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023/Fuente: ***Fuente:*** *Comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***

- ✓ *Subnumeral 15.21.3: "Realizar un sondeo de opinión entre las autoridades que usualmente son informadas, para establecer su percepción sobre las acciones ejecutadas dentro de esta medida, la oportunidad, claridad y eficacia de la información. Estos resultados permitirán establecer la necesidad de hacer ajustes o modificaciones en las estrategias empleadas y sus contenidos" (PGS-02 Información y comunicación con autoridades, comunidades y organizaciones, PGS-03 Información y comunicación con comunidades del AID)."*

  Sobre lo anterior, si bien AEROCIVIL no ha dado cumplimiento con la inclusión de la información requerida en el ítem "Acciones a Desarrollar", en los ítems metas e indicadores de la ficha de manejo sí se incluye lo siguiente frente a los espacios de información ofrecidos considerando así su cumplimiento:

Ver Tabla Pág. 126 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023/Fuente: ***Fuente:*** *Comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022*

- ✓ *Subnumeral 15.21.4: "Incluir las actividades a desarrollar con el Comité Coordinador Aeroportuario – CCA, las cuales se indican en la ficha PGS-01 Gestión con participación ciudadana, la cual hace parte de la actualización presentada con radicación ANLA 2018078997-1-000 del 20 de junio de 2018."*

  Sobre lo anterior, AEROCIVIL incluyó como parte del ajuste realizado a la ficha de manejo la información correspondiente a las actividades asociadas a la Comité Comunitario Aeroportuario – CCA, sin embargo, no incluyó metas e indicadores relacionados con esa medida, con lo cual se considera su incumplimiento.

- ✓ *Subnumeral 15.21.5: "Incluir los Programas Semillero de investigación con CADEL de Fontibón y Engativá y Sensibilización a población del área aledaña al Aeropuerto El Dorado liderados por el Grupo de Extensión y Proyección Social del CEA, los cuales hacen parte de la ficha PGS-01 Gestión con participación ciudadana, presentada con radicación ANLA 2018078997-1-000 del 20 de junio de 2018."*

  Sobre lo anterior, AEROCIVIL no incluyó como parte del ajuste realizado a la ficha de manejo la información correspondiente a las actividades asociadas a los Programas Semillero de investigación con CADEL de Fontibón y Engativá y Sensibilización a población del área aledaña al Aeropuerto El Dorado liderados por el Grupo de Extensión y Proyección Social del CEA, así como tampoco fueron incluidas metas e indicadores relacionados con esa medida, con lo cual se considera su incumplimiento.

En conclusión, se tiene para la obligación contenida en el subnumeral 15.22.3 que se considera su incumplimiento dado que no existen dentro de la ficha de manejo ajustada metas e indicadores asociados al Comité Comunitario Aeroportuario – CCA ni a los Programas Semillero de investigación con CADEL de Fontibón y Engativá y Sensibilización a población del área aledaña al Aeropuerto El Dorado liderados por el Grupo de Extensión y Proyección Social del CEA.

- *Subnumerales 15.22.4 y 15.22.5: AEROCIVIL no incluyó como parte del ajuste realizado a la ficha de manejo metas e indicadores relacionados con la cobertura de las convocatorias a escenarios de reunión ni con la cobertura de las reuniones realizadas, concluyendo el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a estas obligaciones.*

- *Subnumeral 15.22.6: Sobre esta obligación se consideró su cumplimiento en el subnumeral 15.22.3 dado que el mismo está relacionado con la obligación contenida en el subnumeral 15.21.3*

Como conclusión de lo descrito anteriormente se considera el incumplimiento de esta obligación por parte de la AEROCIVIL dado que el subnumeral 15.22.3 reporta la no inclusión de metas e indicadores asociados al Comité Comunitario Aeroportuario – CCA ni a los Programas Semillero de investigación con CADEL de Fontibón y Engativá y Sensibilización a población del área aledaña al Aeropuerto El Dorado liderados por el Grupo de Extensión y Proyección Social del CEA. De la misma manera los subnumerales 15.22.4 y 15.22.5

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***	
no incluyen metas e indicadores relacionados con la cobertura de las convocatorias a escenarios de reunión ni con la cobertura de las reuniones realizadas. *"(…)* ***15.23. Complementar los registros/evidencias de esta ficha de manejo con los sondeos de opinión sobre oportunidad, claridad y eficacia de la información suministrada con su documento de resultados y soportes de uso de medios masivos de comunicación para las convocatorias.*** *(…)"* *Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, no se observa la inclusión del ajuste requerido toda vez que dentro de ítem "Registros/Evidencias" de la ficha de manejo no se mencionan los sondeos de opinión sobre oportunidad, claridad y eficacia de la información suministrada como parte de los soportes a incluir como evidencia de la implementación de la ficha de manejo PGS-02 Información y Comunicación.* *Sobre lo descrito anteriormente respecto a los ajustes requeridos por la ANLA a la presente ficha de manejo y la información presentada por la AEROCIVIL como respuesta mediante comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se hacen los requerimientos correspondientes sobre los incumplimientos identificados en los numerales 7.1 y 11.2.2 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* ***Así las cosas, en adelante se continuará efectuando seguimiento a los ajustes realizados a la ficha de manejo, así como se integrarán aquellos ajustes que para el presente seguimiento no fueron presentados, pero una vez se dé su cumplimiento continuará la verificación a su cumplimento en seguimientos posteriores.***	
Indicadores de la ficha del Plan de Manejo Ambiental	
Establecer y mantener espacios de amplia convocatoria e información actualizada semestralmente, en la página web de la entidad y otros medios de comunicación.	*AC=(N° de espacios de información actualización / No de espacios de información propuestos)*100*
Entregar una vez por semestre el boletín informativo (ambiental-sostenible) a los actores representantes de la comunidad y las entidades del AI	*AC= (Número de boletines proyectados / número de boletines entregables) *100*
Desarrollar mínimo un encuentro informativo de avance para dar a conocer los avances del PMA, sobre las acciones de la gestión social, información de la entidad y del SVCA de la Aeronáutica Civil, a las comunidades, autoridades locales y organizaciones del área de Influencia.	*AC= (Encuentro informativo ejecutado / Encuentro informativo proyectado) *100*
Integrar semestralmente los espacios de información ofrecidos a las autoridades locales, organizaciones y comunidades.	*M= N° de entidades y organizaciones presentes en el registro de contactos /N° de actores que manifiesten satisfacción de los espacios de información ofrecido*
Gestionar la atención oportuna y completa del 100% de las peticiones, quejas, reclamos y solicitudes de la comunidad, entidades y organizaciones referente a temas sociales, ambientales y operacionales del Aeropuerto Internacional El Dorado.	*A= (N° de PQRS de las comunidades atendidas semestral / N° de PQRS de la comunidad recepcionadas semestral) *100*
Generar reuniones de participación ciudadana que permitan tener oportunidad, claridad y eficacia de la información suministrada del proceso del Aeropuerto Internacional El Dorado.	*Cs= (N° de reuniones asistidas /N° de reuniones programas por CDGR) *100*
Implementar estrategias que permitan comunicar de manera suficiente, pertinente y adecuada la información suministrada por la Aeronáutica Civil a las comunidades aledañas del aeropuerto Internacional El Dorado.	*Del 100% al 81% de los representantes considera que los canales de información y comunicación son suficientes y efectivos (se mantienen los canales existentes)Del 80% al 61% de los representantes considera que los canales de información y comunicación son suficientes y efectivos (se ajustan los canales existentes)Menos del 60% de los representantes considera que los canales de información y*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				comunicación son suficientes y efectivos (se amplían y proponen otros canales de comunicación)
Análisis de efectividad				
Nivel de Efectividad				***Consideraciones***
Medida	SI	NO	N/A	
1		*X*		*Frente a esta medida, para el presente periodo de seguimiento AEROCIVIL realiza el siguiente reporte a partir del formato ICA 1a incluido en el ICA 16 objeto de verificación en el presente seguimiento:* ***<u>ICA16 período 1 de julio al 31 de diciembre de 2022:</u>*** *"(…)* *La entidad desde su área de prensa actualiza continuamente la página web en su apartado referente a la Gestión Ambiental y control Fauna, este micrositio fue compartido con los líderes de las comunidades del AI.(…)"* *"(…)* *Para el mes de septiembre el micrositio actualizó la información a mostrar a las comunidades del AI y comunidad en general interesada en la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado."* *Para la ampliación y cumplimento de esta actividad, en el mes de noviembre se vinculó con el ejercicio de la entrega del Boletín Informativo Ambiental en su segunda edición, donde se publicó los Mecanismos de participación ciudadana y ¿Cómo interponer una Petición, Queja, Reclamación y Denuncia?, desde la página web de La Entidad. En esta edición, se detalla el paso a paso de como interponer una PQRS, los mecanismos con los que cuenta la Entidad y cómo funciona cada uno. Así mismo, especifica, como las comunidades pueden dirigirse al micrositio de la gestión ambiental de La Entidad, en el que se encuentra información de interés del SVCA, las modificaciones de la licencia del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá.* *(…)"* *Adicionalmente, frente al cumplimiento de la presente medida la AEROCIVIL reporta lo siguiente:* *"(…)* *La página web de la Aeronáutica Civil cuenta con toda su información actualizada para su consulta tanto por usuarios y comunidades aledañas al proyecto como por personal de las diferentes entidades ambientales y gubernamentales relacionadas con el Aeropuerto Internacional el Dorado. la página web puede consultarse mediante la siguiente dirección electrónica. https://www.aerocivil.gov.co/serviciosa-la-navegacion/gestion-ambiental-y-control-de-fauna/Plan-Piloto-ElDorado/Paginas/Licencia_sostenibilidad_ambiental_El_Dorado.aspx* *(…)"*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación				
				En verificación del link indicado por el titular de la licencia ambiental y el cual direcciona a la página web de la AEROCIVIL, se observa lo siguiente: *"(…)* *Ver ilustración Canales de Atención al Ciudadano Publicados por la AEROCIVIL/Fuente: https://www.aerocivil.gov.co/atencion Página 129 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *"(…)* *Ver Tabla Mecanismos de Contacto Publicados por la AEROCIVIL en página web/**Fuente:*** *https://www.aerocivil.gov.co/atencion/transparencia/Pages/mecanismos-de-contacto.aspx Página 129 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Con lo anterior es claro que el titular de la licencia ambiental efectivamente cuenta con la información publicada a través de su página web sobre los canales que tiene a disposición para atender la recepción de Peticiones, Quejas, Reclamos y Denuncias – PQRD, atenciones que además de darse de manera virtual, también se dan de manera presencial a través de los canales dispuestos bajo esa modalidad.* *De la misma manera en la página web. la AEROCIVIL cuenta con el mecanismo para recepcionar a través de ese medio PQRD como se observa a continuación:* *"(…)* *Ver Tabla Estrategia de Atención de PQRD publicada por la AEROCIVIL en página web/* ***Fuente:** https://www.aerocivil.gov.co/atencion/atencionpqrd/Pág. 130 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *"(…)* *Ver Tabla Acceso a enlaces en la página web de la AEROCIVIL para radicar PQRD/**Fuente:** https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR/Pág.131 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *"(…)* *Ver Formulario dispuesto por la AEROCIVIL en la página web para la radicación de PQRD/**Fuente:** https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR/ Pág.132 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *De acuerdo con lo anterior, se logra observar que la AEROCIVIL cuenta de manera virtual con la disposición de un link para la radicación de PQRD a través del diligenciamiento de un formulario, así como pone a disposición un mecanismo para realizar seguimiento a la PQRD que haya sido radicada, como se observa a continuación:* *"(…)* *Ver Tabla Mecanismo dispuesto por la AEROCIVIL en la página web para realizar seguimiento a PQRD/**Fuente:** https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR/Consulta/ Pág.132 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Mecanismo dispuesto por la AEROCIVIL en la página web para realizar seguimiento a PQRD/* ***Fuente:** https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR/Consulta* *Por otra parte, en verificación realizada por esta Autoridad a la página web de la AEROCIVIL y su acceso al micrositio "Gestión Ambiental y Control Fauna", se*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				observa la descripción de las acciones que adelanta el titular de la licencia ambiental en esta materia, es así que se visualizan los siguientes espacios: • *Sostenibilidad Plan Piloto, en el que se evidencia la información relacionada con los actos administrativos expedidos por la ANLA durante la ejecución el plan piloto, estaciones del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA, informes técnicos del plan piloto, informes sociales en el marco del plan piloto y videos explicativos sobre el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental SVCA y el plan piloto.* • *Estudio de Impacto Ambiental – EIA del Aeropuerto Internacional El Dorado, el cual contiene los 11 capítulos del EIA correspondiente a la modificación que se surtió a la licencia ambiental producto de solicitud realizada por la AEROCIVIL y que fue autorizada mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada a su vez por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022.* • *Basura cero, en el que se explica lo referente a dicha temática.* • *¿Quieres Aprender?, en el cual se evidencian espacios para talleres de liderazgo, videos educativos, investigaciones y educación digital del medio ambiente.* • *Modificación Licencia Ambiental Aeropuerto El Dorado, espacio en el cual se evidencia lo relacionado con reuniones informativas, audiencia pública, actos administrativos expedidos por la ANLA en el marco del trámite de modificación de la licencia ambiental y el informe de socialización de Fase I y II* *"(…)* *Ver ilustración: Micrositio Gestión Ambiental y Control Fauna de la AEROCIVIL* ***Fuente:** https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/gestion-ambiental-y-control-de-fauna/Plan-Piloto-ElDorado/Paginas/Licencia_sostenibilidad_ambiental_El_Dorado.aspx/ Pág.133 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Sin embargo, es preciso resaltar que, en revisión del espacio "Reuniones Informativas" no fue posible acceder, generando esto que no se pudiera visualizar la información fílmica que allí reposa.* *"(…)* *Ver ilustración Micrositio Gestión Ambiental y Control Fauna de la AEROCIVIL/Fuente: https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/gestion-ambiental-y-control-de-fauna/Plan-Piloto-/ElDorado/Paginas/Modificacion-Licencia-Ambiental-Aeropuerto-Internacional-El-Dorado.aspx/ Pág.134 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Dado lo anterior, la AEROCIVIL deberá realizar los ajustes necesarios en la página web y remitir a esta Autoridad soportes documentales que permitan evidenciar la publicación de información en el espacio "Reunión Informativa" del micrositio "Gestión Ambiental y Control Fauna".* *En la misma página web también se identifica un espacio dispuesto por el titular de la licencia ambiental para publicar información asociada al Sistema de Control y Vigilancia Ambiental a través de la red de veinte (20) Estaciones de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI fijas y cinco (5) móviles instaladas en el área de influencia del proyecto.* *"(…)*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				Ver ilustración Fuente: https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/gestion-ambiental-y-control-de-fauna/Plan-Piloto-ElDorado/estaciones-monitoreo-svca/Pág.134 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023. *La página contiene un archivo pdf que dirige al lector a un documento descriptivo en el cual se detalla la información más relevante respecto a esta estrategia de monitoreo, es así que se observan datos sobre la localización de las estaciones dentro del área de influencia del proyecto registro fotográfico de cada una de éstas, tiempos de medición y parámetros de análisis, logrando identificar que cada uno de los términos técnicos usados cuentan con la aclaración pertinente para mayor comprensión por parte del lector.* *"(…)* *Ver ilustración Fuente: https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/gestion-ambiental-y-control-de-fauna/Plan-Piloto-ElDorado/EstacionesmonitoreoSVCA/Estaciones%20de%20monitoreo%20de%20ruido%20SVCA.pdf/ Pág.135 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Ahora, dado que la AEROCIVIL en su consideración de cumplimiento indica que el micrositio de la página web correspondiente a la Gestión Ambiental y Control Fauna fue compartido con líderes de las comunidades del área de influencia, esta Autoridad en verificación de los anexos del ICA 16 específicamente para la ficha de manejo PGS-02 Información y Participación, a través de la carpeta correspondiente al mes de noviembre se observan los archivos pdf que se enmarcan a continuación en el recuadro color rojo y que corresponden a los soportes (correos electrónicos y registros fotográficos envío a través de la plataforma WhatsApp) que permiten evidenciar que efectivamente a los líderes comunitarios de las unidades territoriales del área de influencia les fue suministrada a través del Boletín Informativo Ambiental – BIA la información acerca del ingreso al micrositio para acceder a los canales virtuales dispuestos por la AEROCIVIL para la recepción de PQRD, la forma de hacerlo y los elementos publicados para su diligenciamiento, así como acceso a la consulta de información relacionada con las acciones que se desarrollan en el marco del funcionamiento y operación del Aeropuerto Internacional El Dorado en materia ambiental:* *"(…)* *Ver ilustración Fuente: Anexo ICA 16 con radicados ANLA 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023/ Pág.136 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Por otra parte, en revisión del archivo pdf denominado "INFORME SOCIAL SEMESTRAL II", incluido en los anexos que componen el ICA 16 específicamente en la ruta ICAS AÑO 2022/ICA 2022 II SEM EL DORADO/CAP 7 ANEXOS/5. Gestión Social, la AEROCIVIL incluye un informe descriptivo semestral en el cual de manera detallada para esta medida explica el contenido de la página web de la AEROCIVIL y casi a manera de tutorial brinda los pasos para acceder al micrositio de la gestión ambiental de la AEROCIVIL. Sobre lo descrito en el informe mencionado, como ya se observó la ANLA hizo la verificación pertinente a través de la página web del titular de la licencia ambiental.* *No obstante, lo anterior, es de destacar que dentro de la verificación de información de la página web de la AEROCIVIL, no se observan publicaciones asociadas al reporte realizado por esa entidad ante la ANLA mediante comunicaciones con radicados ANLA 2023051002-1-000 y 2023051023-1-000 del 13 de marzo de 2023 a través de las cuales indicó lo siguiente:*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				"(…) *La Entidad se permite comunicar que, en cumplimiento de la política de mantener la seguridad de las operaciones aéreas del Aeropuerto, se procedió en realizar actualización de los procedimientos aéreos a partir de la última actualización del AIP – SKBO con fecha de publicación 29 de diciembre de 2022 mediante la razón de cambio AIRAC AMDT 64/22 para el Aeropuerto Internacional El Dorado. Dicha justificación de actualización de procedimientos aéreos tiene como sustento la unificación y el concepto de procedimientos PBN, que, si bien la tecnología implementada para el desarrollo de los procedimientos se ha ejecutado en un 100%; la reconfiguración del espacio aéreo continuamente presenta actualizaciones en su eficiencia, seguridad operacional y criterios ambientales. Así las cosas y, de conformidad con el Grupo de Diseño de procedimientos de vuelo perteneciente a la Dirección de Operaciones de Navegación Aérea, se estableció el rediseño y publicación de los procedimientos de salida RNAV con especificaciones de navegación RNAV1, para ser incluidos en la enmienda 64 del AIP – SKBO. (…)"* *Como bien se observa la notificación a la ANLA fue realizada de manera extemporánea por parte de la AEROCIVIL, puesto que, como se lee la actualización de procedimientos aéreos fue implementada en el mes de diciembre de 2022 y se dio el aviso a esta Autoridad en el mes de marzo de 2023, posterior a esto se actualizaron nuevamente los procedimientos aéreos PBN y trayectorias el 18 de mayo de 2023, frente a lo cual a esta Autoridad no se notificó por parte de la AEROCIVIL de manera previa sino que fue hasta el día 5 de julio de 2023 a través de la comunicación con radicado 20236200311042 con la cual informó:* *"(…)* *Con respecto a la solicitud indicada sobre la actualización de los procedimientos aéreos, esta respuesta a las observaciones, fueron establecidos e indicados de manera conjunta por la Dirección de Operaciones de Navegación Aérea mediante el radicado No: 2023351060012965 Id: 1053213; del cual se presenta en los siguientes términos:* *Antes de responder los requerimientos de la Autoridad Ambiental está Dirección se permite precisar que debido a las repercusiones de carácter social y ambiental que se generaron después del 29 de diciembre 2022 con la publicación de la actualización 64, el Grupo de Diseño de procedimientos de vuelo atendiendo siempre las solicitudes de la comunidad, decidió diseñar y emitir nuevos procedimientos de salida de aeronaves para el aeropuerto El Dorado de la ciudad de Bogotá, publicados en la enmienda 65 con fecha de entrada en vigencia del 18 de mayo de 2023, los cuales se adjuntan para su conocimiento, donde podrán observar cómo estos procedimientos alejan las trayectorias de salida de las aeronaves de las zonas residenciales más pobladas de la ciudad de Bogotá, proyectándolas en espacios aéreos sobre superficies densamente menos pobladas como son los cerros de suba y otros a su alrededor. Subrayado y cursiva fuera del texto original.* *(…)"* *Procedimientos aéreos que como se analizará en este concepto tuvieron una incidencia en el área de influencia definida en el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 como fuera de ésta, sin llevar a cabo el desarrollo de acciones informativas previas, tanto a esta Autoridad con el objetivo de actuar en cumplimiento de las competencias que le fueron definidas de acuerdo con lo establecido en la Ley 99 del 22 de diciembre de 1993, el Decreto-Ley 3573 del 27 de*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				septiembre de 2011, modificado por el Decreto 376 del 11 de marzo de 2020 y el Decreto Único Reglamentario 1076 del 26 de mayo de 2015, como a las comunidades que podrían verse afectadas producto del impacto que tal actualización de procedimientos aéreos pudieran generar, siendo una situación totalmente previsible. *Ahora, respecto a lo establecido en esta medida, la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 20236200311042 del 5 de julio de 2023 indica lo siguiente:* *"(…)* *Adicionalmente, en el marco de la actual licencia ambiental bajo la Resolución 1728 del año 2021, es fundamental contar con la actualización constante de nuestro canal de divulgación general, que en este caso en la página oficial de la Aeronáutica Civil. Por esta razón, en la página inicial encontramos el botón AIS en cual contiene la documentación integrada que garantiza la seguridad, regularidad y eficacia de las operaciones aéreas. Allí al ingresar encontramos en el subtítulo eAIP, la publicación de información Aeronáutica, donde se define bajo el RAC 1 lo siguiente: La publicada por el Estado, o con su autorización que contiene información aeronáutica de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea. (RAC 1 – Definiciones).* *De esta manera a continuación se visualiza las actualizaciones realizadas para el Aeropuerto Internacional El Dorado:* *"(…)* *Ver ilustraciones Pág.138 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *(…)"* *Respecto a lo anterior, en primer lugar, es necesario comentar que esta Autoridad en el marco del presente seguimiento específico hizo el ejercicio de consulta en la página web de acuerdo con lo indicado por la AEROCIVIL, sin embargo, al tratar de acceder al subtitulo eAIP éste indica "no disponibilidad" y genera error como se observa en las siguientes imágenes:* *"(…)* *Ver ilustración Fuente: https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/ Pág.139 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *"(…)* *Ver ilustración/Fuente: https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/ Pág.140 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *"(…)* *Ver ilustración/* ***Fuente:*** *https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/ Pág.140 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *En consulta del siguiente subtitulo denominado "AIP PDF- Publicación de Información Aeronáutica (contingencia), se halla lo siguiente:*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				"(…) *Ver ilustración Fuente: https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/ Pág.141 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *"(…)* *Ver ilustración Fuente: https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/aip/ Pág.141 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *"(…)* *Ver ilustración Fuente: https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/aip/ Pág.141 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *En segundo lugar, con relación a la imagen anterior y lo ilustrado por la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 20236200311042 del 5 de julio de 2023, es preciso indicar que si bien la información debe transmitir datos técnicos frente a aspectos de orden aeronáutico, es información que debe publicarse para que cualquier persona que no tenga la formación técnica para comprenderla la pueda entender, por lo cual se hace la observación a la AEROCIVIL, para que la página contenga un link que permita publicar este tipo de información de una manera más clara y desescalonada desde lo técnico, siendo incluso más gráfica e ilustrativa con el objetivo de que sea de mayor comprensión para el lector.* *Adicionalmente es necesario tener en cuenta que la fecha de publicación que registra la misma página sobre la información corresponde al 23 de agosto de 2023 como se observa en la siguiente imagen, aun cuando las actualizaciones de los procedimientos se dieron el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023, concluyendo así la extemporaneidad de la publicación de información.* *"(…)* *Ver ilustración Fuente: https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/aip/ Pág.141 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Es así que, la AEROCIVIL en el marco de esta medida debe presentar soportes documentales que permitan identificar cuáles fueron las estrategias virtuales que utilizó durante el segundo semestre del año 2022 para socializar e informar sobre la actualización de los procedimientos aéreos efectuada a partir del 29 de diciembre de 2022 y posteriormente a partir del 18 de mayo de 2023, de manera previa a la comunidad del área de influencia del proyecto, así como a las comunidades identificadas fuera de ésta que se encontrarían bajo el espacio aéreo dentro de la ciudad de Bogotá usado en ejecución de tales actualizaciones.* *De acuerdo con lo descrito anteriormente, se considera el incumplimiento de esta medida para el presente periodo de seguimiento ambiental.* *Finalmente, con el fin de actuar de manera preventiva frente a este tipo de eventos que impliquen la actualización de los procedimientos aéreos PBN y trayectorias y los impactos que ello puedan generar, la AEROCIVIL deberá ajustar la ficha de manejo PGS-02 puntualmente la medida que se describe en el Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 como "Medida 1" asociada a "Mantener actualizada la información de la página web" En el sentido de incluir una acción que indique, que para el caso de actualización a los procedimientos aéreos PBN y trayectorias deberá actualizar la información de la página web de la AEROCIVIL mínimo con dos (2)*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación				
				meses de anterioridad incluyendo la actualización de procedimientos aéreos PBN y trayectorias a realizar con el objetivo de que ésta sea información que pueda ser consultada de manera pública.
3		X		*Con relación a esta medida, para el presente periodo de seguimiento específico se tiene que a través del formato ICA 1a incluido en el ICA 16 la AEROCIVIL indica lo siguiente:* *"(…)* *El Boletín Informativo Ambiental del segundo semestre del 2021, para el mes de noviembre se realizó la difusión por diferentes medios de comunicación virtuales y presencialmente, a través de la profesional social de campo del SVCA en cada uno de los sectores.* *En la localidad de Fontibón se llevó a cabo la difusión del boletín informativo ambiental. El 10 de noviembre 2022 por correo electrónico a los representantes de las juntas de acción comunal de cada barrio del AI.* *Para la localidad de Engativá se realizó envío el 22 de noviembre del presente año, este ejercicio se desarrolla después de socializarlo con las juntas de acción comunal con las que se tiene actividades pendientes durante el mes de noviembre.* *Así mismo se remitió vía WhatsApp el 22 de noviembre a los líderes de las JAC y comunidad en general de las localidades de Engativá y Fontibón.* *En el municipio de Funza, se realizó el envío del Boletín Informativo Ambiental digital del segundo semestre del 2021 a la comunidad registrada en la base de datos por medio de un mensaje vía WhatsApp dando cumplimiento con los acuerdos de la Resolución 1728 del 2021, visualizando en forma general las actividades realizadas en el marco del PMA, específicamente para el SVCA. De la misma manera, el boletín informativo ambiental digital fue enviado a la comunidad el día 16 de noviembre 2022 a través del correo electrónico.* *Ver Anexo 5. Gestión Social/ INFORME SOCIAL SEMESTRAL II / CAP 4. ACTIVIDADES DESARROLLADAS Y/O EN CURSO/4.2. Avances en el área de influencia para el segundo semestre 2022/4.2.2. PGS 2 - 2 INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN/ 4.2.2.2. Actividad 2. Entrega de boletín informativo.* *(…)"* *Sobre lo anterior, en verificación de la ruta de anexos indicada por la AEROCIVIL, se observa que efectivamente la pieza divulgativa denominada "Boletín Informativo Ambiental" fue entregada en el mes de noviembre de 2022 a líderes comunitarios de las unidades territoriales del área de influencia, como se observa en los soportes fotográficos que dejan ver el envío del archivo a través de la plataforma WhatsApp y vía correo electrónico, así como para el mes de diciembre de 2022 se observan soportes que registran la entrega física del boletín informativo en el municipio de Funza a través del profesional social del SVCA que se encuentra en campo.* *Ahora, en verificación del contenido del Boletín Informativo Ambiental, si bien se observa la divulgación de información asociada a las actividades ejecutadas durante el año 2021 entre las que se encuentran socialización realizada sobre la Resolución 1599 del 26 de agosto de 2020 expedida por la AEROCIVIL "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", visita a las Estaciones de Monitoreo de Ruido y Calidad de Aire, Audiencia Pública Ambiental celebrada en el marco de la solicitud de la modificación de la licencia ambiental, descripción de la página web de la AEROCIVIL, mecanismos de recepción de PQRD, sin embargo, el documento no incluye información relacionada con la actualización de procedimientos aéreos que se implementaron en el mes de diciembre de 2022 por decisión de la AEROCIVIL, esto bajo el entendido de que la pieza divulgativa*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación				
				corresponde al año 2021, es decir, que reporta información con un año de atraso, aun cuando la obligación establece la entrega del boletín ambiental con frecuencia semestral, lo cual no se soporta en el ICA 16 periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022, boletín en el cual se esperaría incluyera información frente a actividades ejecutadas en el año 2022, si bien no correspondientes al mismo periodo del ICA, si por lo menos del semestre inmediatamente anterior, caso que no es el del boletín ambiental aquí presentado, por lo cual se hace el respectivo requerimiento. *Por su parte la ANLA mediante comunicación con radicado 20234000038541 del 4 de mayo de 2023 requirió a la AEROCIVIL la siguiente información:* *"(…)* *g. Informar en el marco de las medidas establecidas en la ficha de manejo para el medio socioeconómico PMA-PGS-02 Información y comunicación, las acciones de información y socialización acerca de la actualización de los procedimientos aéreos mencionados en su comunicación, desarrolladas frente a las comunidades del área de influencia establecida para el proyecto a través del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y aquellas que si bien no hacen parte de esa área de influencia sí se encuentran dentro del corredor aéreo utilizado actualmente producto de la actualización de tales procedimientos que según usted informa se dieron a partir de la última actualización del AIP – SKBO con fecha de publicación 29 de diciembre de 2022 mediante la razón de cambio AIRAC AMDT 64/22 para el Aeropuerto Internacional El Dorado* *(…)"* *Sobre lo anterior, la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 20236200311042 del 5 de julio de 2023 en respuesta al radicado de la ANLA, no incluye información referente a la implementación de estrategias de socialización y/o divulgación asociadas a la publicación de información de manera virtual o física acerca de la modificación o actualización de procedimientos aéreos PBN y trayectorias, diferentes a las reuniones ejecutadas en el mes de abril de 2023 y que se relacionan en la medida 4 de la presente ficha de manejo, concluyendo de esta manera que no se utilizaron estrategias asociadas a los boletines ambientales o publicación en página web para dar a conocer de manera previa a las comunidades que percibirían impactos asociados a ruido aeronáutico producto de la actualización de procedimientos aéreos PBN y trayectorias.* *Dado lo descrito anteriormente se considera el incumplimiento de esta medida para el presente periodo de seguimiento específico.*
4		X		*Respecto a esta medida es importante aclarar que se verificará el cumplimiento de la ejecución de reuniones informativas de avance con frecuencia trimestral dado que la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado se realiza bajo las condiciones de fase II siendo esta actividad una de las medidas a implementar mientras esa fase se encuentre vigente:* *Es así que, la AEROCIVIL a través del formato ICA 1a incluido en el ICA 16 informa frente al desarrollo de reuniones informativas de avance lo siguiente:* *"(…)* *Desde el equipo del SVCA, durante el año 2022 se ha realizado la socialización de los temas correspondientes a los avances del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental que se tienen a la fecha, así mismo, de información sobre la actualización del manual de abatimiento de ruido – según la Resolución 1915 de 2020 y finalmente la presentación de los mecanismos de participación de la Aeronáutica Civil. La información detallada de convocatoria y de quienes participaron en dichas socializaciones por Área de Influencia.*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				

Ver Anexo 5. Gestión Social/ INFORME SOCIAL SEMESTRAL II / CAP 4. ACTIVIDADES DESARROLLADAS Y/O EN CURSO/ 4.2. Avances en el área de influencia para el segundo semestre 2022/ 4.2.2. PGS 2 - 2 INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN/ 4.2.2.2. Actividad 3. Reunión de avance del PMA.

(…)"

En revisión del anexo mencionado se tiene que, en el informe semestral se incluye la siguiente información respecto al desarrollo de reunión de avance en cada una de las unidades territoriales que hacen parte del área de influencia:

"(…)

En la localidad de Fontibón, se proyectó reunión de socialización del PMA y nueva licencia ambiental del Aeropuerto Internacional El Dorado con los barrios del AI, debido a que esa fue una de las grandes solicitudes de las comunidades en la primera socialización de la nueva licencia ambiental en el mes de junio del presente año.

*Se inició esta ronda de socializaciones en cada uno de los 36 barrios de la localidad en el mes de noviembre, como se observa en Tabla 14**: Cronograma de socializaciones Fontibón** se presenta un cronograma de las primeras socializaciones. La Convocatoria se realizó en el mes de noviembre.*

Tabla 14: Cronograma de socializaciones Fontibón

BARRIO	***FECHA Y HORA***	***LUGAR***	***CONTACTO***
Puerta de Teja	*4/11/22 - 5:00 pm*	*Salón Comunal*	*Julio Acosta – presidente.*
Atahualpa	*11/11/22 – 5:00 pm*	*Salón Comunal*	*Diego González - presidente*

Fuente: Aerocivil 2022

(…)" Cursiva y subrayado fuera del texto original.

"(…)

Socialización Resolución 801 del 2022 – barrio Puerta de Teja Localidad Fontibón AI radicado de la ANLA

Esta socialización se ejecutó el día 04 de noviembre 2022, en el barrio Puerta de Teja en la localidad de Fontibón donde se informa la nueva Resolución 801 del 2022 en la cual se contó con la participación 11 personas, en este se aclaran los horarios de funcionamiento de vuelo del Aeropuerto Internacional El Dorado. Ilustración 64: Socialización Licencia Ambiental e Ilustración 65: Socialización Licencia Ambiental. (…)"

"(…)

Por parte de la comunidad se recibe la información con mayor claridad por las emergencias y sobrevuelos que no están contemplados dentro de los horarios establecidos en la resolución, además solicitan el documento de cada una de las resoluciones, por último, se informa el trámite para dar respuesta a una PQRS y contacto de la profesional social. PGS-2 041122_ACT_SOC_RES_PUER_FON_NOV [Socialización resolución 1728 barrio Puerta de Teja]

(…)"

En verificación de los anexos incluidos en el ICA 16 para el medio socioeconómico, se cuenta con acta de reunión fechada el 4 de noviembre de 2022 correspondiente a socialización presencial por parte de AEROCIVIL dirigida a la comunidad del Barrio Puerta de Teja en la localidad de Fontibón y cuyo tema central fue el contenido de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. Sobre esta actividad si bien se cuenta con acta de reunión y registro de asistencia como soportes documentales, el acta únicamente lista los puntos de la agenda, pero no el desarrollo de éstos, así como

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				registra las preguntas realizadas por los asistentes, pero no se describe las respuestas brindadas por parte de la AEROCIVIL, por lo cual deberá complementarse el soporte presentado. *"(…)* *Ver imagen Anexo ICA 16 radicados ANLA 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023/Pág. 147 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Ahora, en el cronograma que muestra la AEROCIVIL hace referencia a una reunión efectuada el día 11 de noviembre de 2022 en el barrio Atahualpa de la localidad de Fontibón, sin embargo, no se observa soporte documental sobre el desarrollo de la actividad. Adicional a esto cabe tener en cuenta que los dos sectores mencionados en el cronograma de la localidad de Fontibón no son los únicos que hacen parte del área de influencia, por lo cual deben presentarse los soportes documentales que relacionen el desarrollo de reuniones informativas de avance con la comunidad de la Localidad de Fontibón que hace parte del área de influencia durante el segundo semestre del año 2022. Al respecto se realiza el requerimiento pertinente.* *"(…)* *En el municipio de Funza, se proyectó dicha actividad para ser desarrollada el día 28 de Octubre con las Juntas de Acción Comunal de las veredas del área de influencia AI y el acompañamiento de Manuel Tapasco Antropólogo; previamente se llevó a cabo el envío de los oficios de invitación a través del correo electrónico desde la dirección de proyectos del Consorcio INGEPLAN Ver Ilustración 60 Oficio de Invitación para JAC – Reunión Consorcio INGEPLAN* *Así mismo, el 24 de octubre se envió la misma información a los presidentes de las JAC vía WhatsApp.* ***Ver Anexo Carpeta PGS-2 241022_OFIC_ICA_FUN_OCT [Envío Oficios de Invitación a JAC – vía WhatsApp - Consorcio INGEPLAN]*** *Igualmente se envió solicitud a través del correo electrónico a la Alcaldía Municipal y Personería con el fin de solicitar un espacio de reunión para el propósito en mención. A la fecha no se ha recibido respuesta alguna. Ilustración 61 Correo-e para Autoridades– Reunión Consorcio INGEPLAN* ***Ver Anexo Carpeta PGS-2 241022_MEN_ICA_FUN_OCT [Mensaje de Invitación a reunión con JAC – Consorcio INGEPLAN]*** *El Espacio informativo del 28 de octubre con las JAC fue cancelado por el Profesional Manuel Tapasco de la Aeronáutica Civil, antes de dar inicio, pues se evidenciaba una falta de información relevante de parte del Consorcio INGEPLAN a dicha socialización. (…)" Cursiva y subrayado fuera del texto original.* *Acorde con lo descrito anteriormente se entiende que el espacio informativo fue cancelado por motivos asociados a la AEROCIVIL y firma contratista, no obstante, no se observa que el espacio se haya reprogramado o se haya desarrollado la actividad informativa de avance en otra fecha, por lo cual se genera el respectivo requerimiento en lo correspondiente a esta unidad territorial del área de influencia.* *En lo que refiere a la localidad de Engativá, el anexo al cual remite la AEROCIVIL en atención a esta medida y que corresponde al informe semestral, no hace mención alguna frente al desarrollo de reuniones de avance con esa unidad territorial durante el segundo semestre del año 2022, así como tampoco se observan soportes documentales que así lo demuestren, lo que conlleva a la generación del requerimiento pertinente.* *Respecto a lo anterior, es importante que la AEROCIVIL tenga en cuenta que dado que la fase II de operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado inició a partir del 1 de julio de 2022, tal como lo informó esa entidad a esta Autoridad mediante la comunicación con radicado ANLA 2022122470-1-000 del 15 de junio de*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación				
				2022, de igual manera a partir de esa fecha entró en vigencia la aplicabilidad de esta medida en lo que corresponde a la ejecución de una (1) reunión informativa de avance con frecuencia trimestral, es decir dos (2) reuniones informativas de avance cada semestre. Sin embargo, de acuerdo con lo descrito anteriormente esa obligación no se cumplió por parte de la AEROCIVIL para el segundo semestre del año 2022 el cual se reporta en el ICA 16 tal como se evidencia en los soportes anexos al mismo. *Sumado a lo anterior, es preciso mencionar que los anexos presentados por la AEROCIVIL en el marco de esta medida de manejo, no incluyen soportes que demuestren que esa entidad desarrolló durante el segundo semestre del año 2022 procesos de socialización **previos** a la ejecución de la actualización de los procedimientos aéreos efectuados por la AEROCIVIL en el mes de diciembre de 2022, espacios que debieron estar dirigidos a las comunidades tanto del área de influencia como a aquellas comunidades localizadas fuera de ésta y que fueron identificadas se encontrarían bajo el espacio aéreo dentro de la ciudad de Bogotá usado en desarrollo de tal actualización, por lo cual se realiza el requerimiento pertinente.* *Consecuencia de lo anterior, es necesario que la AEROCIVIL presente los soportes documentales asociados a la implementación de acciones de socialización y divulgación respecto al cambios de procedimientos aéreos PBN y trayectorias a partir del 18 de mayo de 2023, así como del desarrollo de reuniones informativas dirigidas a las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otras, de unidades territoriales del área de influencia del proyecto y fuera de ésta que se identifican están siendo impactadas por la actualización de tales procedimientos. Sobre esto, la AEROCIVIL debe presentar soportes documentales (actas de reunión, registros de asistencia, fotográficos, fílmicos, entre otros) que demuestren el desarrollo de tales actividades. Sobre esto, se aclara que los soportes deben presentarse completos con el objetivo de que esta Autoridad en cumplimiento de su función de seguimiento pueda verificar y validar la información frente a los objetivos que deben cumplir las acciones de socialización por parte de la AEROCIVIL ante comunidades, organizaciones, autoridades y demás.* *Dado lo descrito anteriormente se considera el incumplimiento de esta medida para el presente periodo de seguimiento específico.*
8		X		*Para hacer el análisis de cumplimiento de esta medida, en primer lugar, se muestra y analiza la información presentada por la AEROCIVIL en el ICA 16 y posteriormente se muestra y analiza la información producto de la recepción de PQRSD por parte de la ANLA para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023:* *Como consecuencia de lo anterior, con relación a esta medida, la AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 16, hace el siguiente reporte frente al cumplimento de la presente medida de manejo:* ***ICA 16 período 1 de julio al 31 de junio de 2022:*** *"(…)* *La Aeronáutica Civil con el objeto de dar respuesta oportuna a las peticiones, quejas, reclamos y solicitudes (PQRS) hechos por las comunidades, las autoridades locales y municipales, ha establecido mecanismos de comunicación que permitan dar cumplimiento a la Participación Ciudadana a través de la Constitución Nacional: Preámbulo, Art. 2, 3 y 270. La entidad cuenta con diferentes medios de entrega de las PQRS, por ello ha creado la oficina de atención ciudadana, ubicada en el primer piso del edificio principal, tiene un equipo profesional en campo del SVCA, a quienes de manera personal pueden allegar las solicitudes, finalmente, se cuenta con otros medios como son la línea telefónica o página web de la Aeronáutica Civil.*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación				
				En el segundo semestre se recibieron y registraron 41 PQRS, dentro del AI y fuera de él. Todas y cada una de las PQRS fue atendida de manera técnica y con la atención primaria descrita en el protocolo de atención por parte del equipo profesional social del SVCA. De las 41 PQRS del segundo semestre 2022, 13 de ellas fueron recibidas de la localidad de Fontibón, 7 localidad de Engativá, 4 municipio de Funza y los 17 restantes para el total, fueron entre las localidades fuera del AI como son Suba, Kennedy y Teusaquillo. ***Ver Anexo 5. Gestión Social/ INFORME SOCIAL SEMESTRAL II / CAP 4. ACTIVIDADES DESARROLLADAS Y/O EN CURSO/ 4.2. Avances en el área de influencia para el segundo semestre 2022/ 4.2.2. PGS 2 - 2 INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN/ 4.2.2.5. Actividad 5: atención de PQRS.*** *(…)"* *En verificación del contenido incluido en el anexo indicado, se tiene que el informe semestral respecto a la atención de PQRD menciona lo siguiente:* *"(…)* ***4.2.2.5 Actividad 5: Atención de PQRS** (…)"* *"(…)* *El procedimiento para la gestión de peticiones, quejas, reclamos y solicitudes funciona de la siguiente manera:* ***Canales de comunicación para recepción de las PQRS*** ✓ *Página web de la entidad por escrito* ✓ *Oficina de Aeronáutica Civil por escrito en físico* ✓ *Atención personalizada en el área urbana de las localidades de Fontibón, Engativá y el municipio de Funza (contacto telefónico, por correo electrónico o mensaje WhatsApp con la profesional social de campo de cada AI)* ✓ *Buzones ubicados en el municipio de Funza en las veredas y centro urbano* ✓ *A través de la página web Aeronáutica Civil: atencionalciudadano@aerocivil.gov.co* *Asimismo, la entidad designa un (a) gestor(a) social en el área de influencia del proyecto, durante la ejecución del proyecto del SVCA, quien establece y legitima la relación directa y permanente entre los diferentes actores sociales ciudadanos y comunitarios, y autoridades locales y municipales del área de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado, y hace las veces de facilitador para recibir y atender las PQRS que se generen específicamente en el área de influencia.* *La presencia constante del Gestor(a) Social permite que la relación sea más expedita para que las comunidades y las autoridades locales y municipales del AI, respectivamente, puedan hacer llegar las PQRS.* *El Gestor(a) Social realizará concertación con las comunidades y autoridades locales y municipales para establecer lugar, días y horas de atención. (…)"* *(…)"* *Sobre lo anterior, como bien se observa en la medida No 1, la AEROCIVIL a través de su página web mantiene publicación respecto a los canales que tiene a disposición para la recepción de PQRD, aspecto que fue verificado por esta Autoridad a través del acceso directo a la página web www.aerocivil.gov.co considerando de esta manera que frente a ello el titular de la licencia ambiental cumple con lo requerido en esta medida.* *Ahora, frente a la recepción de PQRD, estadísticas y análisis de información la AEROCIVIL hace el siguiente reporte a través del informe semestral:* *"(…)*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

Relación y análisis de las PQRS en el segundo semestre 2022

Como fue compromiso para este informe semestral, se plasmará el compilado de las PQRS recibidas en el segundo semestre del año en curso. Ver anexo carpeta PGS-2_PQR_IISEM_2022. (seguimiento en formato Excel de las PQRS, seguimiento a las PQRS por peticionario).

A continuación, se gráfica 41 PQRS recibidas en el segundo semestre del año en curso, se inicia con una gráfica de PQRS general por mes seguidamente de gráfica por PQRS recibidas por área de influencia y fuera de ella.

(…)"

De acuerdo con lo anterior, a continuación, se verifica la información presentada por la AEROCIVIL anexa al ICA 16 y posteriormente se analizan los reportes con que cuenta esta Autoridad teniendo presente que, si bien la AEROCIVIL tiene su propio sistema de recepción de PQRD, la ANLA también cuenta con canales a través de los cuales recepciona PQRSD. En ese orden de ideas vale la pena mencionar que para el caso del expediente LAM0209 a partir del mes de agosto de 2022, ANLA implementó como estrategia de atención integral a las mismas, realizar su traslado a la AEROCIVIL para que esa entidad en su calidad de titular de la licencia ambiental y como autoridad aeronáutica también brinde atención a las PQRSD recepcionadas por la ANLA y que claramente se relacionan con la operación y funcionamiento del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Así las cosas, en verificación del anexo "PQR_II-SEM_2022" incluido en las carpetas 5. Gestion Social/PGS-2 del ICA 16, se observa archivo Excel que contiene la relación de las PQRD recepcionadas por la AEROCIVIL durante el año 2022, no obstante, se realiza el filtro de la información con el objetivo de obtener los datos de las PQRD recepcionadas por la AEROCIVIL durante el segundo semestre del año 2022 periodo que corresponde al reportado en el ICA 16 como se observa en la siguiente imagen:

"(…)
Ver Tabla Fuente: *Anexo ICA 16 radicados ANLA 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023/Pág. 153 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Reporte de PQRSD realizado por la AEROCIVIL en ICA 16:

Para mayor claridad de lo reportado por la AEROCIVIL se extrae la información de la base de datos antes presentada, en la siguiente tabla:

PQRSD recepcionadas por la AEROCIVIL durante el periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022

No	Peticionario	Asunto	Fecha de Radicación	Fecha de respuesta	Ubicación	Estado
1	Claudia Yaneth Penagos Peña	Horario de operación aérea	1 de julio de 2022	7 de julio de 2022	Barrio la Floresta en la localidad de Barrios Unidos	Entregado
2	Iván Felipe Insuasty	Solicitud de información sobre la modificación de la licencia ambiental	1 de julio de 2022	6 de julio de 2022	Vereda Santa Rosita en el municipio de Funza	Entregado
3	Juan Sebastián González	Solicitud de información sobre áreas de exposición acústica en la	1 de julio de 2022	26 de julio de 2022	Barrio Emaús en la localidad de Teusaquillo	Entregado

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

						ciudad de Bogotá					
				4	*Javier Lombana*	*Horario de operación aérea*	*7 de julio de 2022*	*15 de julio de 2022*	*Barrio Villa Luz en la localidad de Engativá*	*Entregado*	
				5	*Gustavo López Martínez*		*7 de julio de 2022*	*11 de julio de 2022*	*Barrio Villa Luz en la localidad de Engativá*	*Entregado*	
				6	*María Camila Cárdenas*		*22 de julio de 2022*	*23 de agosto de 2022*	*Barrio la Cofradía en la localidad de Fontibón*	*Entregado*	
				7	*Ana Elsa Leguizamón*	*Solicitud de información sobre políticas y salud pública frente al ruido aeronáutico en la ciudad de Bogotá*	*27 de julio de 2022*	*29 de julio de 2022*	*Barrio Portales del Norte en la localidad de Suba*	*Entregado*	
				8	*Luvanger Gonzalo Prieto*	*Presuntas afectaciones por altos niveles de ruido aeronáutico*	*27 de julio de 2022*	*8 de agosto de 2022*	*Barrio Villa Luz en la localidad de Engativá*	*Entregado*	
				9	*Dania Lizeth Correa Sopó*		*27 de julio de 2022*	*8 de agosto de 2022*	*Vereda Hato Casablanca en el municipio de Funza*	*Entregado*	
				10	*Lucia Higuera*	*Presunta afectación por baja altura de sobrevuelo*	*2 de agosto de 2022*	*8 de agosto de 2022*	*Barrio Pontevedra en la localidad de Suba*	*Entregado*	
				11	*Milena Quiroga*	*Presuntas afectaciones por altos niveles de ruido aeronáutico*	*4 de agosto de 2022*	*27 de julio de 2022*	*Barrio Bosque de Modelia en la localidad de Fontibón*	*Entregado*	
				12	*Marina Sandoval Murillo*	*Presunta afectación por altos niveles de ruido aeronáutico. frecuencia de operación aérea y baja altura de sobrevuelo*	*4 de agosto de 2022*	*9 de agosto de 2022*	*Funza*	*Entregado*	
				13	*Elkin González*	*Frecuencia de operación aérea*	*4 de agosto de 2022*	*9 de agosto de 2022*	*Barrio El Tintal en la localidad de Kennedy*	*Entregado*	
				14	*Junta de acción popular Facatativá*	*Baja altura de sobrevuelo*	*5 de agosto de 2022*	*16 de agosto de 2022*	*Vereda San Rafael en el municipio de Factitiva*	*Entregado*	
				15	*Sonia Valderrama Rodríguez*	*Presuntas afectaciones por altos niveles de ruido aeronáutico*	*8 de agosto de 2022*	*16 de agosto de 2022*	*Barrio La Esperanza en la localidad de Fontibón*	*Entregado*	
				16	*Erika Uesseler*	*Baja altura de sobrevuelo*	*10 de agosto de 2022*	*16 de agosto de 2022*	*Barrio Ciudadela la Felicidad en la*		

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

								localidad de Fontibón	
				17	Alcaldía de Funza (Queja sin fecha de recepción)	Solicitud de información frente a estaciones de monitoreo	22 de agosto de 2022	24 de agosto de 2022	Municipio de Funza	Entregado
				18	Alcaldía de Funza (Queja del 22 de agosto de 2022)		N/A	13 de julio de 2022		Entregado
				---	Erika Uesseler-	PQRSD corresponde a la misma del numeral 16 de la presente tabla				
				19	Julieth Mireya Camelo Barbosa	Solicitud medición niveles de ruido aeronáutico	15 de septiembre de 2022	26 de septiembre de 2022	Colegio Parroquial San José en la localidad de Fontibón	Entregado
				20	Alfredo Wilches Cárdenas	Presunta afectación por altos niveles de ruido aeronáutico	15 de septiembre de 2022	28 de septiembre de 2022	Barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	Entregado
				21	Israel Rodríguez González	Solicitud de medidas de insonorización en vivienda	15 de septiembre de 2022	29 de septiembre de 2022	Barrio Modelia en la localidad de Fontibón	Entregado
				22	Nancy Valverde	Presunta afectación por altos niveles de ruido aeronáutico	19 de septiembre de 2022	29 de septiembre de 2022	Barrio Vera Cruz en la localidad de Fontibón	Entregado
				23	Angelica Fique	Presunta afectación por altos niveles de ruido aeronáutico	21 de septiembre de 2022	3 de octubre de 2022	No reporta	Entregado
				24	Carolina Velandia	Solicitud de medidas de insonorización en vivienda	21 de septiembre de 2022	3 de octubre de 2022	Barrio Pontevedra en la localidad de Suba	Entregado
				25	Jacobo Celnik	Presunta afectación por horarios de operación aérea	21 de septiembre de 2022	3 de octubre de 2022	Barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	Entregado
				26	Ángelo González	Presuntas afectaciones por altos niveles de ruido	27 de septiembre de 2022	5 de octubre de 2022	Barrio El Batan en la localidad de Suba	Entregado
				27	Claudia Almanza	Presunta afectación por altos niveles de ruido aeronáutico	30 de septiembre de 2022	5 de octubre de 2022	Barrio Niza Antigua en la localidad de Suba	Entregado
				28	Enna Garzón Sánchez	Solicitud de medidas de insonorización en vivienda	10 de octubre de 2022	18 de octubre de 2022	Barrio Modelia en la localidad de Fontibón	Entregado
				29	Ligia Rivera	Presunta afectación por altos niveles de ruido aeronáutico debido a baja altura de sobrevuelo	11 de octubre de 2022	18 de octubre de 2022	Barrio Colina Campestre en la localidad de Suba	Entregado

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

				30	Samuel Hernández M	Presunta afectación por horarios de operación aérea	24 de octubre de 2022	31 de octubre de 2022	Barrios Pontevedra, San Nicolás, Niza, Morato, Bonanza, Julio Flórez, Lagos de Córdoba, la Alhambra, Puente Largo, La Floresta	Entregado
				31	Sindy Romero	Frecuencia de operación aérea	24 de octubre de 2022	31 de octubre de 2022	Barrio Bosque Popular en la localidad de Engativá	Entregado
				32	Johanna Salazar White	Presunta afectación por altos niveles de ruido aeronáutico	24 de octubre de 2022	31 de octubre de 2022	Engativá	Entregado
				33	Giovanny Álvarez Acosta	Horarios de operación aérea	24 de octubre de 2022	31 de octubre de 2022	Barrio El Condado en la localidad de Kennedy	Entregado
				34	Milton Daniel Salazar Barragán		31 de octubre de 2022	10 de noviembre de 2022	Engativá	Entregado
				35	Darío Pava		31 de octubre de 2022	10 de noviembre de 2022	Barrio Modelia en la localidad de Fontibón	Entregado
				36	Ángelo González Pérez	Baja altura de sobrevuelo	1 de Noviembre 2022	8 de noviembre de 2022	Barrio El Batan en la localidad de Suba	Entregado
				---	Enna Garzón Sánchez	Frente a este reporte si bien se reporta en la base de datos presentada por la AEROCIVIL, allí se menciona que no existe una petición puntual. Al revisar los anexos de este caso se halla acta de reunión fechada el 26 de octubre de 2022 fecha que no es coherente con la fecha de ingreso de la petición que corresponde al 18 de noviembre de 2022, documento en el cual se registra reunión sostenida en el Conjunto Residencial Modelia pero que no refiere la presencia de la señora Enna Garzón por lo cual se infiere que el soporte no se relaciona con atención a PQRSD de la peticionaria. En ese caso al no contar con una petición puntual, este reporte no se tendrá en cuenta en la totalidad de PQRSD reportadas por la AEROCIVIL en el ICA 16.				
				37	Helena Hernández	Sobrevuelo de aeronaves de la Fuerza Pública	18 de noviembre de 2022	28 de noviembre de 2022	Barrio Villa Gladys en la localidad de Engativá	Entregado
				38	Jacobo Celnik	Baja altura de sobrevuelo	18 de noviembre de 2022	28 de noviembre de 2022	Barrio Niza antigua en la localidad de Suba	Entregado
				39	Luis Ballardo Bohórquez	Solicitud de información documental respecto al proyecto (registros control de contaminación auditiva, acciones para controlar contaminación auditiva y cumplimiento a orden	18 de noviembre de 2022	28 de noviembre de 2022	Fontibón	Entregado

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

		judicial proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca				
40	*María de Jesús Bermúdez*	*Baja altura de sobrevuelo*	*2 de diciembre de 2022*	*No reporta fecha de respuesta*	*Barrio el Recuerdo en la localidad Teusaquillo*	*No reporta el estado*
41	*Martha Bohórquez*	*Frecuencia de operación aérea*	*7 de diciembre de 2022*	*No reporta fecha de respuesta*	*Barrio Parque Atahualpa en la localidad de Fontibón*	*No reporta el estado*
42	*Kevin*	*Presunta afectación por altos niveles de ruido aeronáutico*	*7 de diciembre de 2022*	*No reporta fecha de respuesta*	*No reporta*	*No reporta el estado*

Fuente: *Anexo ICA 16 radicados ANLA 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023*

Del reporte anterior cabe destacar que las PQRSD reportadas por la AEROCIVIL corresponden a 44 y no a 41 como lo menciona en atención a esta medida, de las cuales 3 no cuentan con reporte sobre su estado, no obstante lo anterior de las 44 PQRSD 1 se encuentra repetida que corresponde a PQRSD de la señora Erika Uesseler y 1 PQRSD correspondiente a la señora Enna Garzón que si bien se reporta en la base de datos presentada por la AEROCIVIL, allí se menciona que no existe una petición puntual como se detalla en la siguiente tabla.

*Así las cosas, se cuenta con un reporte real de **42** PQRSD por parte de la AEROCIVIL para el periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022, presentadas a través del ICA 16.*

"(…)
*Ver **Pág. 157 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023/Fuente:** Anexo (Informe Semestral de Gestión Social Julio a diciembre de 2022) ICA 16 radicados ANLA 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023*

*De las PQRSD relacionadas en la tabla anterior se resalta que 8 fueron recepcionadas directamente por la ANLA y trasladadas a la AEROCIVIL, dada la estrategia adoptada desde el mes de agosto de 2022 de traslados, con el objetivo de que las mismas recibieran atención integral por parte del titular de la licencia ambiental, aclarando que el dato suministrado por la AEROCIVIL tiene corte al 31 de diciembre de 2022. No obstante, es importante mencionar que, para ese mismo periodo la ANLA trasladó un total de **17** PQRSD, pero en el ICA 16 la AEROCIVIL sólo reportan **8** PQRSD trasladadas, quedando así pendiente el reporte de **9** PQRSD trasladadas que no fueron incluidas en el ICA 16 por la AEROCIVIL y que se mencionan a continuación:*

PQRSD no reportadas por la AEROCIVIL en ICA 16

PQRSD no reportadas por la AEROCIVIL en ICA 16		
Peticionario	***Radicado ANLA de Traslado***	***Respuesta dada por la AEROCIVIL con copia a la ANLA***
Anónimo	*2022166006-2-000 del 4 de agosto de 2022*	*2022182699-1-000* *2022182912-1-000* *2022182505-1-000*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

		Del 24 de agosto de 2022
Carolina Sahid	*2022208141-2-000 del 20 de septiembre de 2022*	*No reporta respuesta con copia a la ANLA*
Luz María Páez	*2022266782-2-000 del 28 de noviembre de 2022*	*2022276152-1-000 del 7 de diciembre de 2022*
Rosa María Mateus Parra	*2023008329-2-000 del 13 de enero de 2023*	*2023023699-1-000 del 8 de febrero de 2023*
Claudia Almanza ***(4 peticiones)***	*2022284397-2-000 del 19 de diciembre de 2022*	*No reporta respuesta con copia a la ANLA*
Samuel Horacio Hernández	*2022284398-2-000 del 19 de diciembre de 2022*	

Fuente: *Equipo de Seguimiento Ambiental ANLA 2023*

De las anteriores PQRSD si bien no fueron reportadas por la AEROCIVIL en el ICA 16, algunas de éstas cuentan con remisión por parte de esa entidad a la ANLA de copias de las respuestas brindadas a los peticionarios, pero otras no, por lo cual además de hacer observación a la AEROCIVIL en el sentido del deber de incluir en los ICA la totalidad de las PQRSD recepcionadas para el periodo del informe incluso las trasladadas por la ANLA, es necesario que la AEROCIVIL remita los soportes documentales de la atención, gestión y cierre de las siguientes PQRSD (6 PQRSD) que no fueron reportadas en el ICA 16 y cuyas copias de respuestas tampoco han sido remitidas a esta Autoridad:

. PQRSD no reportadas por la AEROCIVIL en ICA 16 pero con copia de respuesta ante la ANLA

PQRSD no reportadas por la AEROCIVIL en ICA 16		
Peticionario	***Radicado ANLA de Traslado***	***Respuesta dada por la AEROCIVIL con copia a la ANLA***
Carolina Sahid	*2022208141-2-000 del 20 de septiembre de 2022*	*No reporta respuesta con copia a la ANLA*
Claudia Almanza ***(4 peticiones)***	*2022284397-2-000 del 19 de diciembre de 2022*	
Samuel Horacio Hernández	*2022284398-2-000 del 19 de diciembre de 2022*	

Fuente: *Equipo de Seguimiento Ambiental ANLA 2023*

Por otra parte, en verificación de los soportes documentales presentados por la AEROCIVIL anexos al ICA 16 con los cuales demuestra las gestiones adelantadas frente a las ***42*** *PQRS reportadas, se tiene que para algunos casos no se presenta la totalidad de soportes (respuesta a la PQRS, soporte de envío o entrega de la respuesta, entre otros) que permitan verificar que efectivamente se emitió una respuesta frente a la información solicitada por el peticionario o reporte realizado y la entrega o envío de la misma, es así que, en la tabla que se muestra a continuación se relacionan los soportes documentales que fueron verificados en cada una de las PQRSD presentadas en el ICA 16, así como se puntualiza :*

Relación soportes documentales de atención a PQRSD reportadas por la AEROCIVIL en ICA 16 periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022

No	***Peticionario***	***Ubicación***	***Temática***	***Soportes Anexos***	***Atendida***	
					SI	***NO***
1	*Claudia Yaneth Penagos Peña*	*Barrio La Floresta en la localidad de Barrios Unidos*	*Horario de operación aérea*	*No se encuentra anexo al ICA 16 ningún soporte documental de gestión y atención de la petición.*		*X*
2	*Iván Felipe Insuasty*	*Vereda Santa Teresita en el municipio de Funza*	*Solicitud de información sobre la modificación de la licencia ambiental*			*X*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación											
					3	*Juan Sebastián González*	*Barrio Emaús en la localidad de Teusaquillo*	*Solicitud de información sobre áreas de exposición acústica en la ciudad de Bogotá*			*X*
					4	*Javier Lombana*	*Barrio Villa Luz en la localidad de Engativá*	*Horario de operación aérea*			*X*
					5	*Gustavo López Martínez*					*X*
					6	*María Camila Cárdenas*	*Agrupación Residencial Cofradía en la localidad de Fontibón*				*X*
					7	*Ana Elsa Leguizamón*	*Localidad de Suba*	*Solicitud de información sobre políticas de salud pública frente al ruido aeronáutico en la ciudad de Bogotá*			*X*
					8	*Luvanger Gonzalo Prieto*	*Barrio Villa Luz en la localidad de Engativá*	*Presuntas afectaciones por altos niveles de ruido aeronáutico*			*X*
					9	*Dania Lizeth Correa Sopó*	*Vereda Hato Casablanca en el municipio de Funza*				*X*
					10	*Lucia Higuera*	*Barrio Pontevedra en la localidad de Suba*	*Baja altura de sobrevuelo*	*Comunicación PQRS radicada por el peticionario* *Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, pero no se observa soporte de envío o entrega al peticionario*		*X*
					11	*Milena Quiroga*	*Barrio Bosque Modelia en la localidad de Fontibón*	*Presuntas afectaciones por altos niveles de ruido aeronáutico*	*No se encuentra anexo al ICA 16 ningún soporte documental de gestión y atención de la petición*		*X*
					12	*Marina Sandoval Murillo*	*Vereda Cacique Municipio de Funza*	*Baja altura de sobrevuelo*	*Formato radicación de PQRS ante la Aerocivil* *Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, pero no se observa soporte de envío o entrega al peticionario*		*X*
					13	*Elkin González*	*Barrio El Tintal en la localidad de Kennedy*	*Frecuencia de operación aérea*	*Comunicación PQRS radicada por el peticionario* *Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, pero no se observa soporte de*		*X*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación											
									envío o entrega al peticionario		
					14	*Junta de Acción Comunal de Facatativá*	*Vereda San Rafael del Municipio de Facatativá*	*Baja altura de sobrevuelo*	*2 comunicaciones PQRS radicadas por el peticionario* *Comunicación de traslado por parte de la ANLA* *Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, cuyo soporte de envío al peticionario si bien no fue remitido por AEROCIVL a través del ICA 16, sí fue remitido a esta Autoridad mediante radicado con el cual se envía copia de respuesta brindada al peticionario.*	*X*	
					15	*Sonia Valderrama Rodríguez*	*Barrio La Esperanza en la localidad de Fontibón*	*Presuntas afectaciones por altos niveles de ruido aeronáutico*	*Comunicación PQRS radicada por el peticionario* *Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, pero no se observa soporte de envío o entrega al peticionario*		*X*
					16	*Erika Uesseler*	*Barrio Ciudadela la Felicidad en la localidad de Fontibón*	*Baja altura de sobrevuelo*	*Correo electrónico mediante el cual la peticionaría radica PQRSD* *Oficio de traslado por parte de la ANLA a la AEROCIVIL de la PQRSD* *Respuesta a la PQRSD por parte de la AEROCIVIL a la peticionaria, peo no se cuenta con soporte del envío*		*X*
					17	*Alcaldía de Funza (Queja sin fecha de recepción)*	*Municipio de Funza*	*Solicitud de información frente a estaciones de monitoreo*	*No se encuentra anexo al ICA 16 ningún soporte documental de gestión y atención de la petición*		*X*
					18	*Alcaldía de Funza (Queja del 22 de agosto de 2022)*					*X*
					----	*Erika Uesseler-traslado ANLA*	*Barrio Ciudadela La Felicidad en la localidad de Fontibón*	*PQRSD corresponde a la misma del numeral 16 de la presente tabla*			
					19	*Jurieth Mireya Camelo Barbosa*	*Barrio La Cabaña en la localidad de Fontibón*	*Solicitud medición niveles de*	- *Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, pero no se*		*X*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación											
						(Colegio Parroquial San José)		*ruido aeronáutico*	*observa soporte de envío o entrega al peticionario*		
					20	*Alfredo Wilches Cárdenas*	*Barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*Presunta afectación por altos niveles de ruido aeronáutico*			*X*
					21	*Israel Rodríguez*	*Barrio Modelia en la Localidad de Fontibón*	*Solicitud de medidas de insonorización en vivienda*	- *Comunicación PQRS radicada por el peticionario* - *Comunicación de traslado por parte de la ANLA* - *Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, cuyo soporte de envío al peticionario si bien no fue remitido por AEROCIVL a través del ICA 16, sí fue remitido a esta Autoridad mediante radicado con el cual se envía copia de respuesta brindada al peticionario.*	*X*	
					22	*Nancy Valverde*	*Barrio Veracruz en la Localidad de Fontibón*	*Presunta afectación por altos niveles de ruido aeronáutico*	- *Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, pero no se observa soporte de envío o entrega al peticionario*		*X*
					23	*Angelica Fique*	*No reporta*		*No se encuentra anexo al ICA 16 ningún soporte documental de gestión y atención de la petición*		*X*
					24	*Carolina Velandia*	*Barrio Pontevedra en la localidad de Suba*	*Solicitud de medidas de insonorización en vivienda*	- *Comunicación PQRS radicada por el peticionario* - *Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, pero no se observa soporte de envío o entrega al peticionario*		*X*
					25	*Jacobo Celnik*	*Barrio Niza en la Localidad de Suba*	*Horarios de operación aérea*			*X*
					26	*Ángelo González*	*Barrio El Batán en la localidad de Suba*	*Presuntas afectaciones por altos niveles de ruido*	*No se encuentra anexo al ICA 16 ningún soporte documental de gestión y atención de la petición*		*X*
					27	*Claudia Almanza*	*Barrio Niza antigua en la localidad de Suba*		*Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, así como soporte de envío de la misma a la peticionara, los cuales bien no*	*X*	

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación											
									fueron aportados por la AEROCIVIL en el ICA 16, sí fueron remitidos a esta Autoridad mediante radicado con el cual se envía copia de respuesta brindada a la peticionaria.		
					28	*Enna Garzón Sánchez*	*Barrio Modelia en la Localidad de Fontibón*	*Solicitud de medidas de insonorización en vivienda*	- *Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, pero no se observa soporte de envío o entrega al peticionario*		*X*
					29	*Ligia Rivera*	*Barrio Colina Campestre en la localidad de Suba*	*Baja altura de sobrevuelo*	- *Comunicación PQRS radicada por el peticionario* - *Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, pero no se observa soporte de envío o entrega al peticionario*		*X*
					30	*Samuel Hernández M*	*Barrios Pontevedra, San Nicolas, Niza, Morato, Bonanza, Julio Flórez, Lagos de Córdoba, La Alhambra, Puente Largo, La Floresta, en la localidad de Suba*	*Horarios de operación aérea*	- *Comunicación PQRS radicada por el peticionario* - *Comunicación de traslado por parte de la ANLA* - *Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, cuyo soporte de envío al peticionario si bien no fue remitido por AEROCIVL a través del ICA 16, sí fue remitido a esta Autoridad mediante radicado con el cual se envía copia de respuesta brindada al peticionario.*	*X*	
					31	*Sindy Romero*	*Barrio Bosque Popular y San Joaquín en la localidad de Engativá*	*Frecuencia de operación aérea*	- *Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, cuyo soporte de envío al peticionario si bien no fue remitido por AEROCIVL a través del ICA 16, sí fue remitido a esta Autoridad mediante radicado con el cual se envía copia de respuesta brindada al peticionario.*	*X*	

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación											
					32	*Johanna Salazar White*	*Barrio Bolivia en la Engativá*	*Presunta afectación por altos niveles de ruido aeronáutico*	- *Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, pero no se observa soporte de envío o entrega al peticionario*		*X*
					33	*Giovanny Álvarez Acosta*	*Barrio El Condado en la Localidad de Kennedy*	*Horarios de operación aérea*	- *Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, pero no se observa soporte de envío o entrega al peticionario*		*X*
					34	*Milton Daniel Salazar Barragán*	*Barrio San Cayetano en la Localidad de Engativá*		- *Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, pero no se observa soporte de envío o entrega al peticionario*		*X*
					35	*Darío Pava*	*Barrio Modelia en la localidad de Fontibón*		- *Comunicación de traslado por parte de la ANLA.* - *Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, cuyo soporte de envío al peticionario si bien no fue remitido por AEROCIVL a través del ICA 16, sí fue remitido a esta Autoridad mediante radicado con el cual se envía copia de respuesta brindada al peticionario.*	*X*	
					36	*Ángelo González*	*Barrio el Batan en la localidad de Suba*	*Baja altura de sobrevuelo*	- *Comunicación PQRS radicada por el peticionario* - *Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, pero no se observa soporte de envío o entrega al peticionario* - *Correo electrónico de registros del SVCA de K2*	*X*	
					-----	*Enna Garzón Sánchez*	*Barrio Modelia en la localidad de Fontibón*	*Frente a este reporte si bien se reporta en la base de datos presentada por la AEROCIVIL, allí se menciona que no existe una petición puntual.* *Al revisar los anexos de este caso se halla acta de reunión fechada el 26 de octubre de 2022 fecha que no es coherente con la fecha de ingreso de la petición que corresponde al 18 de noviembre de 2022, documento en el cual se registra reunión sostenida en el Conjunto Residencial Modelia pero que no refiere la presencia de la señora Enna Garzón por lo cual se infiere que el soporte no se relaciona con atención a*			

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

								PQRSD de la peticionaria. En ese caso al no contar con una petición puntual, este reporte no se tendrá en cuenta en la totalidad de PQRSD reportadas por la AEROCIVIL en el ICA 16.			
					37	Helena Hernández	Barrio Villa Gladys en la localidad de Engativá	Sobrevuelo de aeronaves de la Fuerza Pública	- Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, pero no se observa soporte de envío o entrega al peticionario		X
					38	Jacobo Celnik	Barrio Niza en la Localidad de Suba	Baja altura de sobrevuelo			X
					39	Luis Ballardo Bohórquez	Barrio Atahualpa en la Localidad de Fontibón	Solicitud de información documental respecto al proyecto (registros control de contaminación auditiva, acciones para controlar contaminación auditiva y cumplimiento a orden judicial proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca	- Comunicación de traslado de la petición por parte de OPAIN a la Aerocivil - Comunicación de traslado de la petición a la Aerocivil por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente - Comunicación respuesta de Aerocivil a la PQRS, pero no se observa soporte de envío o entrega al peticionario		X
					40	María de Jesús Bermúdez	Barrio el Recuerdo en la localidad de Teusaquillo	Baja altura de sobrevuelo	No se encuentra anexo al ICA 16 ningún soporte documental de gestión y atención de la petición		X
					41	Martha Bohórquez	Barrio Atahualpa en la localidad de Fontibón	Frecuencia de operación aérea			X
					42	Kevin	No reporta	Presunta afectación por altos niveles de ruido aeronáutico			X

Fuente: *Anexos ICA 16. AEROCIVIL. Adaptado Equipo ANLA.*

*De acuerdo con lo evidenciado en la tabla anterior, de las **42** PQRSD reportadas por la AEROCIVIL en el ICA 16, en verificación por parte de esta Autoridad de la información que reposa en el expediente LAM0209, se observa lo siguiente:*

- ✓ *Soportes de gestión y atención de **6** PQRSD;*
- ✓ *Soportes de atención y remisión de respuesta de **19** PQRSD no obstante en estos casos, si bien se observa el soporte de la respuesta emitida, no se observa soporte sobre el método de entrega o envío (de manera física, correo certificado, correo electrónico) de la misma a su destinatario final (peticionario), incluso en algunos casos se cuenta con el envío de la respuesta al correo electrónico oficial de esta Autoridad pero no se observa la entrega de la misma al peticionario, situación que no permite confirmar si efectivamente recibió la información o no, razón por la cual es necesario que la AEROCIVIL remita los soportes (registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				envío mediante correo certificado, entre otros) que permitan confirmar que las respuestas a las PQRSD sí fueron remitidas a cada uno de los peticionarios. ✓ ***17** PQRSD de las cuales la AEROCIVIL no remite soporte documental alguno que permita verificar la gestión y atención de las mismas y de lo cual se genera el requerimiento.* *Ahora, en lo que corresponde a las <u>temáticas reportadas por la AEROCIVIL para el periodo **1 de julio al 31 de diciembre de 2022**</u> a través del ICA 16, se tiene que de las **42** PQRSD, **11** corresponden a presuntas afectaciones por altos niveles de ruido; **9** reportan inconformidad con los horarios de operación aérea; **8** refieren baja altura de sobrevuelo; **3** mencionan presunta afectación por la frecuencia de operaciones aéreas; **3** solicitan implementación de medidas de insonorización en viviendas y las **8** restantes se catalogan como otros, dado que hacen referencia a solicitud de información documental sobre el proyecto como es la modificación de la licencia ambiental, aspectos referidos a política pública de salud, atención de acto administrativo proferido por el Tribunal de Cundinamarca, vuelos de aeronaves propias de la fuerza pública, solicitud de medición de niveles de ruido en sitios puntuales, como se observa en la siguiente imagen:* *"(…)* *Ver **Figura 9.** PQRS reportadas por AEROCIVIL en el ICA 16 según temática/Fuente: Datos reportados por la AEROCIVIL en ICA 16/Pág. 166 del Concepto 6332 del 28 de septiembre de 2023* *Por otra parte es de tener en cuenta que respecto a las **42** PQRSD presentadas por la AEROCIVIL en el ICA 16 (segundo semestre de 2022), más del **50%** hace referencia a altos niveles de ruido aeronáutico y el **50%** corresponde a reportes cuya presunta molestia se localiza en zonas o sectores del área de influencia del proyecto, es así que, en revisión de la información documental aportada por la AEROCIVIL se encuentra dentro de las atenciones brindadas en lo que respecta a <u>presuntas afectaciones por altos niveles de ruido aeronáutico,</u> que el titular de la licencia ambiental en respuesta a las PQRSD recibidas por esta temática argumentó que la operación área del Aeropuerto Internacional El Dorado se rige bajo las restricciones ambientales y operacionales por horario en el marco de la configuración operacional para fase II, que fue establecida por la ANLA mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022 y autorizada en la Resolución 0801 del 22 de abril 2022 de 2022. Entre las restricciones ambientales se encuentra la restricción por cuota de ruido para las aeronaves con QC ≥4 es decir, aeronaves más ruidosas en horarios sensibles y de descanso para la comunidad, buscando la atenuación de los niveles de ruido.* *De igual forma se observa que la AEROCIVIL en el argumento incluido en las respuestas brindadas a los peticionarios, en lo relacionado con esta temática informa que, durante la operación de la terminal aérea, pueden darse eventos de excedencias en los niveles de ruido generadas por los siguientes motivos:* ✓ *Operaciones aéreas en cualquier horario para las aeronaves de todo tipo que tengan que utilizar dicho terminal, como aeropuerto alterno por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad durante el periodo en que permanezcan que puedan afectar la seguridad del vuelo.* ✓ *Las aeronaves que operen en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia y vuelos especiales del Ministerio de Defensa.* *Adicional a lo anterior, la AEROCIVIL incluye en las respuestas a los peticionarios que constantemente se evalúa la percepción de los niveles de ruido asociados a la operación aérea, a través de actividades y acciones de seguimiento y control que*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				buscan reducir los niveles de ruido aeronáutico, por lo cual, informan sobre la implementación de las siguientes medidas y estrategias: ✓ *Sistema de Vigilancia y Control Ambiental SVCA* ✓ *Implementación del Manual de Atenuación de Ruido.* ✓ *Reconversión de Flota Aérea.* ✓ *Procedimientos PBN.* ✓ *Recinto Prueba de Motores.* ✓ *Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los niveles de ruido en la Operación Aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado.* *Ahora, dentro de las PQRSD presentadas por la AEROCIVIL mediante el ICA 16, también se cuenta con el reporte de otras situaciones, como es el caso de quejas por la altura de vuelo y la frecuencia de operación aérea.* *Sobre lo anterior, para la temática que refiere altura de vuelo, es preciso aclarar que las PQRSD asociadas a este tema corresponden al periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022 reportadas en el ICA 16 específicamente con radicados de los meses agosto y noviembre de 2022, es decir, previo a la implementación del ajuste de procedimientos aéreos PBN y trayectorias realizados por la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre de 2022 y sólo se cuenta con PQRSD respecto a esta temática en sectores de la ciudad de Bogotá que se encuentran fuera del área de influencia del proyecto; es importante mencionar que no se reporta el dato de PQRSD para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023 debido a que la información debe ser presentada por el titular de la licencia ambiental a través del ICA 17 (primer semestre de 2023) el cual según lo establecido en el artículo segundo de la Resolución 0077 del 16 de enero de 2019 debe ser radicado ante esta Autoridad en el mes de septiembre de 2023.* *Es así que, la AEROCIVIL frente al tema de altura de vuelo argumenta a los peticionarios en sus respuestas que mediante el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental SVCA realiza seguimiento a los procedimientos aéreos del Aeropuerto Internacional El Dorado, en donde evidenció que el 99% de las operaciones aéreas realizadas sobre la ciudad de Bogotá D.C, se llevan a cabo sobre el mínimo de altitud establecido en los procedimientos de las rutas de salida.* *Por su parte, en lo que refiere a la temática frecuencia de operación aérea, la AEROCIVIL informa a los peticionarios en sus respuestas que la frecuencia se ejecuta entre cada operación sobre la base de 3 factores:* *1. Definición de acuerdo con la estela turbulenta dejada por el paso de una aeronave y que puede poner en riesgo a otra aeronave que vuele detrás de ésta.* *2. Separación de 12 a 15 millas náuticas entre aeronaves que se encuentran realizando el proceso de aproximación a una de las pistas del aeropuerto.* *3. Demanda aérea generada por un alto flujo de pasajeros, así, la frecuencia entre cada operación puede darse de 2 a 15 minutos, para garantizar la seguridad en la operación.* *Lo anterior, demuestra que se ofrece por parte de AEROCIVIL a los peticionarios información general sobre el seguimiento que se realiza a los impactos ambientales que para el caso del licenciamiento ambiental del proyecto corresponde a la temática "presuntas afectaciones por altos niveles de ruido", bajo el entendido de que las temáticas asociadas a altura de vuelo y frecuencia de operación no son competencia de esta Autoridad, no obstante, no se analiza de manera particular cada caso ni se soporta de manera técnica la situación manifestada por el peticionario mediante el*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				uso o apoyo de la información e la red de monitoreo, lo cual, no permite identificar si realmente se está presentando el impacto sobre las comunidades o si se debe más a un tema de percepción. Dado lo anterior, esta Autoridad considera que si bien la entidad informa acerca las condiciones actuales en horario, operación y medidas en las cuales opera el Aeropuerto Internacional el Dorado, de un total de 11 PQRSD revisadas y que indican altos niveles de ruido, sólo a una (1) PQRSD la AEROCIVIL presenta análisis de ruido, el cual como resultado, arrojó niveles de ruido que superan los 65dBA para el periodo diurno, por lo que no son compatibles con los estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido para las zonas residenciales establecidas en la tabla 1 de la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006. *Ahora bien, esta Autoridad considera relevante la realización de análisis de ruido, análisis sobre la configuración de operación aérea, altura de vuelo y frecuencia de operación por parte de la AEROCIVIL para brindar atención a cada caso presentado a través de PQRSD, así como permita identificar cuáles son los factores reales que se pueden estar presentando ante una presunta afectación, toda vez que esa entidad como Autoridad Aeronáutica y propietaria del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental SVCA, cuenta con las herramientas, los insumos técnicos y datos registrados por dicho sistema para la realización de los análisis en la atención oportuna, clara y congruente con lo solicitado por cada peticionario.* *Por otra parte, es importante señalar que dentro de las PQRSD reportadas por la AEROCIVIL, se encuentran tres (3) solicitudes que refieren a la insonorización de viviendas debido a presuntos altos niveles de ruido que presenta la operación dentro del área de influencia. Al respecto, se observa que la AEROCIVIL manifiesta a los peticionarios en sus respuestas que esos procedimientos de insonorización se llevaron a cabo entre los años 1998 y 2010, sin embargo en pro de mitigar los impactos asociados al ruido, en la actualidad bajo las condiciones de fase II, la AEROCIVIL busca mediante la ejecución del Plan de Acción autorizado por la ANLA mediante la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022 para el tratamiento del conflicto de uso de suelo que se presenta dentro del área de influencia del proyecto, <u>controlar el ruido producido directamente desde la fuente</u>, es decir la aeronave; en caso de que no sea posible garantizar los niveles de emisión de ruido de las aeronaves en el estándar de máximos permisibles, si se deberá llevar a cabo un proceso de insonorización.* *Ahora bien, en consideración por parte de esta Autoridad Nacional frente a la atención brindada a los peticionarios que solicitan insonorizar sus viviendas, la AEROCIVIL brinda la información sobre las medidas en el Plan de acción para el conflicto uso de suelo; sin embargo, no se detalla sobre las actividades del cronograma que en conjunto permiten la ejecución de este.* *Con relación al <u>lugar de procedencia</u> de las PQRSD según el reporte de la AEROCIVIL para el periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022, se tienen los siguientes datos: 11 PQRSD para la localidad de Fontibón, 11 PQRSD reportadas en la localidad de Suba, 7 PQRSD en la localidad de Engativá, 5 PQRSD en el municipio de Funza, 2 PQRSD en la localidad de Teusaquillo, 2 PQRSD en la localidad de Kennedy, 1 PQRSD en la localidad de Barrios Unidos, 1 PQRSD en el municipio de Facatativá y 2 PQRSD que no reportan el lugar de procedencia.* *"(…)* *Ver Figura 10. PQRSD recepcionadas por la ANLA según espacialidad, ubicación y/o localización durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023* *Fuente: Datos reportados por la AEROCIVIL en ICA 16/Pág. 169 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Sobre lo anterior, es preciso recordar frente a las localidades de Fontibón y Engativá y el municipio de Funza que **la totalidad** de estas unidades territoriales **no hacen***

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

parte del área de influencia *establecida para el medio socioeconómico en el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, tal como se observa en la siguiente figura y tabla extraídas del acto administrativo antes mencionado:*

"(…)
Ver Figura 11. Área de influencia medio socioeconómico
Fuente: Artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021) Pág. 169 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

El área de influencia socioeconómica del proyecto está conformada por las siguientes unidades territoriales menores:

Unidades territoriales que conforman el área de influencia socioeconómica

Localidad de Fontibón		***Localidad de Engativá***	
UPZ	*Barrios*	*UPZ*	*Barrios*
75 Fontibón	*Atahualpa (incluye los sectores El Charquito y Atahualpa El Cajón)*	*30 Boyacá Real*	*Santa Helenita*
	Internacional (incluye la urbanización El Chital)		*Boyacá (incluye el sector Veracruz)*
	Las Flores		*Florida Blanca (incluye los sectores Florida Blanca I y Florida Blanca II)*
	Versalles Fontibón	*31 Santa Cecilia*	*Villaluz (incluye Alameda de Villaluz)*
	Los Cámbulos (incluye la urbanización El Triunfo)		*El Real*
	La Giralda (incluye La Giralda II)		*San Marcos*
	Santander		*El Luján*
	La Cabaña El Rubí (incluye La Cabaña II)		*S.C Normandía*
	La Isla		*Santa Cecilia*
	Rubén Vallejo		*El Encanto*
	Villa Beatriz		*Los Monjes (incluye Torres de Diamante)*
	Veracruz		*S.C. San Ignacio (incluye Kalatea, San Cayetano Norte, San Juan y El Doradito)*
76 San Pablo	*El Pedregal*		***Conjunto Multifamiliar Colseguros***
	Batavia		***S.C. Normandía Occidental***
	Selva Dorada		***Multifamiliar Covimac***
	Brisas Aldea		***Urbanización Nueva Normandía***
	El Triángulo		***Bosques de Normandía***
	Villa Liliana		***S.C. Boyacá***
	El Refugio		***Normandía IV Sector***
	La Zelfita	*73 Garcés Navas*	*Los Ángeles*
	Aldea		*Viña del Mar*
114 Modelia	*Urb. Arabia (incluye los conjuntos Abadía, Rincón de la Abadía y El Molino de la Abadía I)*	*74 Engativá*	*Las Mercedes*
	San Antonio de Fontibón		*El Muelle I*
	Oviedo		*Alameda*
	El Rubí (incluye las urbanizaciones Bengala Costabella y Torres del Rubí)		*Danubio Centauros*
	Rincón Santo (incluye Rincón Santo I)		*Villa El Dorado Norte*
	Urb. Cofradía (incluye la urbanización Cofradía II Sector)		*San Antonio Norte*
	El sector denominado como S.C Ferrocaja en cartografía		*El Verdún*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación								
						oficial no es barrio y está conformado por los conjuntos residenciales llamados Bosques de Modelia		
						Capellanía (incluye conjuntos residenciales no informados por Aerocivil)		*Villa El Dorado San Antonio*
						Santa Cecilia		*Villa Mary*
						Modelia Occidental (sector de conjuntos residenciales)		*Villa Sandra*
						Rincón de Modelia		*El Palmar I y II*
						Modelia		*El Mirador*
						Camavieja		*S.C. Engativá Zona Urbana*
					115 Capellanía	*San José de Fontibón*		*Sabanas del Dorado I*
						La Rosita		*Linterama*
						Urb. Parque Afir (la comunidad lo reconoce como Urbanización Parque Ofir El Trébol y del mismo modo lo registra IDPAC)		*Los Laureles*
						Altos de San Sebastián		*Villa Gladys*
						Bellavista Los Pantanos		*Porvenir*
						Tierra Firme (sector que colinda con el humedal Capellanía y no es reconocido por Asojuntas)		*Marandu-Urb. Fiorita*
						Urb. El Jardín (conocido como San José)		*Villa Claver I y II*
						Puerta de Teja (incluye los sectores Puerta de Teja El Triángulo y Puerta de Teja, dos sectores identificados en la cartografía oficial consultada por Aerocivil)	*116 Álamos*	*Los Álamos*
					117 Aeropuerto El Dorado	*Bogotano I (uso industrial)*		*La Isabela II Etapa*
						Bogotano II (uso industrial)	***26 Las Ferias***	***El Paseo***
						San José de Las Pistas (uso industrial)		***San Joaquín***
								San Joaquín Norte
								La Reliquia
								Acapulco
								Urb. Acapulco
								Los Almendros II
								La Cabaña
								El Laurel – La Europa
							Municipio de Funza	*Vereda El Hato*
								Vereda La Isla
								Vereda Florida
								Vereda Cacique

Fuente: *Artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021*

*En ese sentido se tiene que, de las **42** PQRSD reportadas por la AEROCIVIL en el ICA 16, **19** PQRSD provienen de sectores que hacen parte del área de influencia para el medio socioeconómico definida para el proyecto y el restante que corresponde a **23** PQRSD proceden de sectores que se encuentran **fuera** de esa área de influencia, aunque algunas de las PQRSD se encuentren dentro de las localidades de Engativá, Fontibón y el municipio de Funza.*

"(…)

Ver Figura 12. PQRSD reportadas por AEROCIVIL en el ICA 16 según su procedencia dentro o fuera del área de influencia del proyecto
Fuente: Datos reportados por la AEROCIVIL en ICA 16
Pág. 172 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

Ahora, al combinar las variables temática y procedencia, se tiene que, siendo la temática "presuntas afectaciones por altos niveles de ruido" la que mayor cantidad de PQRSD reportó ante la AEROCIVIL durante el segundo semestre del año 2022,

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				*se da que **4** de estas PQRSD hacen parte del área de influencia definida para el proyecto, mientras que **5** PQRSD se da fuera del área de influencia en su mayor cantidad en la localidad de Suba específicamente en el barrio Niza Antigua en la Localidad de Suba y las **2** PQRSD restantes no reportan procedencia de la presunta molestia.* *De la misma manera al analizar la temática "horarios de operación aérea" siendo ésta la que sigue en número mayor de cantidad de PQRSD frente al lugar de procedencia, para el mismo periodo ya indicado se presenta la siguiente información: **5** PQRSD procedentes de sectores localizados dentro del área influencia del proyecto y **4** PQRSD que se encuentran fuera de esa área de influencia predominando en este último también el barrio Niza Antigua en la Localidad de Suba* *Con lo anterior es posible concluir que las PQRSD recibidas por la AEROCIVIL en el segundo semestre del año 2022 si bien predominaron fuera del área de influencia, la diferencia frente a las PQRSD que se dieron dentro del área de influencia definida para el proyecto no difiere de manera significativa, incluso es importante tener en cuenta que frente a los datos arrojados fuera del área de influencia predominan las PQRSD que provienen del barrio Niza Antigua, sector que a partir de la implementación del plan piloto en el año 2019 mostró su inconformidad por las trayectorias aéreas usadas por las aeronaves provenientes del Aeropuerto Internacional El Dorado, desde allí en lo corrido del tiempo y hasta lo corrido del año 2023 se cuenta con la radicación de PQRSD de ese sector, a pesar de que en los diferentes análisis que se han realizado desde esta Autoridad frente a los resultados de monitoreo de ruido arrojados por la Estación de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI F034 allí ubicada se han obtenido resultados que permiten evidenciar que para el uso de suelo catalogado como residencial para el barrio Niza Antigua se cumple con los parámetros de ruido establecidos por la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 por la cual el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial – MAVDT hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental, aspecto que se analizará para las PQRSD recepcionadas por la ANLA.* *Finalmente, es importante tener en cuenta que el reporte de PQRSD por parte de la AEROCIVIL para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023, no se registra debido a que el mismo debe ser presentado en el ICA 17 correspondiente al periodo 1 de enero al 30 de junio de 2023, el cual en atención a lo establecido en el artículo segundo de la Resolución 0077 del 16 de enero de 2019 debe ser radicado ante la ANLA en el mes de septiembre de 2023.* • ***PQRSD recepcionadas por la ANLA durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023:*** *Para atender este ítem, a continuación, se presenta el orden en que se realizará el análisis de la información:* - *Presentación de la información general relacionada con las PQRSD recepcionadas por la ANLA (cantidad, radicados de recepción y respuesta por parte de la ANLA, peticionarios y temáticas)* - *PQRSD que fueron trasladadas por la ANLA a la AEROCIVIL* - *Análisis PQRSD recepcionadas por la ANLA entre el 1 de julio de 2022 y el 18 de mayo de 2023.* ✓ *Generalidades de la configuración operacional aérea en condiciones de Fase II*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

- ✓ *Cantidad de PQRSD recepcionadas por la ANLA discriminadas para los periodos 1 de julio al 31 de diciembre de 2022 y 1 de enero al 18 de mayo de 2023 y tendencia general.*
- ✓ *Análisis de PQRSD recepcionadas por la ANLA según su espacialidad o localización, discriminadas para los periodos 1 de julio al 31 de diciembre de 2022 y 1 de enero al 18 de mayo de 2023 y tendencia general.*
- ✓ *Análisis de PQRSD recepcionadas por la ANLA según las temáticas reportadas, discriminadas para los periodos 1 de julio al 31 de diciembre de 2022 y 1 de enero al 18 de mayo de 2023 y tendencia general.*

- ***Presentación de la información general relacionada con las PQRSD recepcionadas por la ANLA (cantidad, radicados de recepción y respuesta por parte de la ANLA, peticionarios y temáticas)***

Entendiendo la función "Realizar el seguimiento de las licencias, permisos y trámites ambientales" establecida a la ANLA mediante el numeral 2 del artículo 3 del Decreto 3573 del 27 de septiembre de 2011, así como los canales dispuestos por la entidad para la recepción de PQRSD, a continuación se relacionan aquellas PQRSD radicadas por los diferentes actores sociales tanto del área de influencia del proyecto como fuera de ésta, así como los traslados por competencia realizados por otras entidades como la Secretaría Distrital de Ambiente – SDA y Personería de Bogotá mediante la página web de la ANLA y el correo licencias@anla.gov.co ***durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023:***

Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias Ambientales – PQRSD recepcionadas y atendidas por la ANLA durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023

No	Radicado Recepción ANLA	Peticionario	Asunto	Radicado respuesta ANLA
1	2022139050-1-000 del 7 de julio de 2022	Peticionario Anónimo	Altos niveles de ruido, sobre el municipio de Facatativá	2022160429-2-000 del 29 de julio de 2022
2	2022153922-1-000 del 25 de julio de 2022 (15DPE38454-00-2022)	Juan Esteban Moncada	Solicitud de información documental o acceso digital al expediente LAM0209	2022162776-2-000 del 2 de agosto de 2022
3	2022167910-1-000 del 8 de agosto de 2022	Erika Uesseler	Altos niveles de ruido, sobre el barrio la Felicidad en la localidad de Fontibón	2022190448-2-000 del 31 de agosto de 2022
4	2022176474-1-000 del 17 de agosto de 2022 (15DPE40371-00-2022)	Irma Llanos	Solicitud de gestiones e información frente a varios humedales de la ciudad de Bogotá	2022193784-2-000 del 5 de septiembre de 2022
5	2022190227-1-000 del 31 de agosto de 2022 (15DPE41426-00-2022)	María Camila Cárdenas Fonseca	Solicitud de información acerca del cumplimiento por parte de la AEROCIVIL acerca de lo establecido para fase II, reportes entregados por parte de la AEROCIVIL y exigencia por parte de la ANLA a la AEROCIVIL frente a las obligaciones	2022204400-2-000 del 15 de septiembre de 2022
6	2022190228-1-000 del 31 de agosto de 2022 (15DPE41427-00-2022)			2022199657-2-000 del 9 de septiembre de 2022

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

								impuestas para fase II	
					7	*2022190869-1-000 del 1 de septiembre de 2022*	*Alfredo Wilches*	*Altos niveles de ruido, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*2022208666-2-000 del 20 de septiembre de 2022*
					8	*2022191030-1-000 del 1 de septiembre de 2022*	*Israel Rodríguez*	*Altos niveles de ruido, sobre el barrio Modelia en la localidad de Fontibón*	*2022208670-2-000 del 20 de septiembre de 2022*
					9	*2022197421-1-000 del 8 de septiembre de 2022*	*Carolina Sahid*	*Altos niveles de ruido, sobre el barrio Capellanía en la localidad de Fontibón*	*2022236305-2-000 del 24 de octubre de 2022*
					10	*2022206741-1-000 del 19 de septiembre de 2022 (10DPE10731-00-2022)*	*Juan Esteban Moncada*	*Solicitud de información documental o digital del expediente LAM0209*	*2022211753-2-000 del 23 de septiembre de 23 de septiembre de 2022*
					11	*2022210775-1-000 del 22 de septiembre de 2022*	*Claudia Enriqueta Almanza*	*Altos niveles de ruido, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*2022236316-2-000 del 24 de octubre de 2022*
					12	*2022211565-1-000 del 23 de septiembre de 2022*	*Darío Pava*	*Altos niveles de ruido, sobre el barrio Modelia en la localidad de Fontibón*	*2022236325-2-000 del 24 de octubre de 2022*
					13	*2022211586-1-000 del 23 de septiembre de 2022*	*Samuel Hernández*	*Altos niveles de ruido, sobre los barrios ubicados en la localidad de Suba y Engativá*	*2022236322-2-000 del 24 de octubre de 2022*
					14	*2022225744-1-000 del 10 de octubre de 2022 (10DPE11292-00-2022)*	*Secretaria Distrital de Ambiente SDA*	*Solicitud de información documental acerca de monitoreos de ruido que permitan determinar el grado de afectación generada en humedal de la ciudad de Bogotá*	*2022236194-2-000 del 21 de octubre de 2022*
					15	*2022231979-1-000 Del 18 de octubre de 2022*	*Luz María Páez*	*Altos niveles de ruido, sobre la localidad de Suba.*	*2022266781-2-000 del 28 de noviembre de 2022*
					16	*2022242917-1-000 Del 28 de octubre de 2022*	*Sindy Romero Triana*	*Horarios de Operación de las aeronaves que sobrevuelan sobre el barrio San Joaquín en la localidad de Engativá*	*2022266783-2-000 del 28 de noviembre de 2022*
					17	*2022246161-1-000 del 2 de noviembre de 2022 (10DPE11781-00-2022)*	*Juan Angarita*	*Solicitud de información documental acerca del proyecto*	*2022258862-2-000 del 18 de noviembre de 2022*
					18	*2022247875-1-000 del 3 de noviembre de 2022*	*Martha Judith Bohórquez*	*Altos niveles de ruido, sobre el barrio Atahualpa en la localidad de Fontibón*	*2022275680-2-000 del 7 de diciembre de 2022*
					19	*2022257777-1-000 del 17 de noviembre de 2022 (15DPE47638-00-2022)*	*Rosa María Mateus Parra*	*Solicitud de información relacionada con censo predial del proyecto que fue elaborado para llevar acciones de insonorización*	*2022276816-2-000 del 9 de diciembre de 2022*
					20	*2022260286-1-000 del 21 de noviembre de 2022*	*Jhon Jairo Abella Flórez*	*Solicitud de información relacionada con el*	*2022272583-2-000 del 2 de*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

						(10DPE12201-00-2022)		*área de influencia del proyecto*	*diciembre de 2022*
					21	*2022268517-1-000 del 29 de noviembre de 2022*	*Claudia Enriqueta Almanza*	*Altos niveles de ruido, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*2022292065-2-000 del 26 de diciembre de 2022 y 20234000039471 del 5 de mayo de 2023*
					22	*2022268631-1-000 del 29 de noviembre de 2022*	*Samuel Horacio Hernández*	*Baja altura de operación de aeronaves sobre los barrios de la localidad de Suba*	*2022292075-2-000 del 26 de diciembre de 2022*
					23	*2022269766-1-000 del 30 de noviembre de 2022*	*Claudia Enriqueta Almanza*	*Baja altura de operación de aeronaves sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*2022292065-2-000 del 26 de diciembre de 2022*
					24	*2022272968-1-000 del 2 de diciembre de 2022*			
					25	*2022273744-1-000 del 5 de diciembre de 2022 (10DPE12469-00-2022)*	*Secretaria Distrital de Ambiente SDA*	*Solicitud sobre remisión de manera física de la información que fue entregada por la ANLA mediante el radicado 2022272583-2-000 del 2 diciembre de 2022 a través de medios magnéticos debido a que su peso supera los admitidos por la plataforma de la entidad.*	*2022286027-2-000 del 20 de diciembre de 2022*
					26	*2022280923-1-000 del 14 de diciembre de 2022*	*Alberto Reina*	*Altos niveles de ruido, sobre el barrio La Felicidad en la localidad de Fontibón*	*2023008320-2-000 del 13 de enero de 2023*
					27	*2022281965-1-000 del 15 de diciembre de 2022*	*Jacobo Celnik*	*Baja altura de operación de aeronaves sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba y altos niveles de ruido*	*2023008324-2-000 del 13 de enero de 2023 y del 14 de abril de 2023*
					28	*2022284762-1-000 del 19 de diciembre de 2022*	*Claudia Enriqueta Almanza*	*Baja altura de operación de aeronaves sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*2022292065-2-000 del 26 de diciembre de 2022*
					29	*2022296492-1-000 del 29 de diciembre de 2022*	*Karol Barrantes*	*Altos niveles de ruido, sobre el barrio el Labrador en la localidad de Barrios Unidos*	*2023064825-2-000 del 29 de marzo de 2023*
					30	*2023001605-1-000 del 3 de enero de 2023 (15DPE50926-00-2023)*	*Juan Carlos Piñeros Heredia*	*Peticionario indica que le llegó correo que le indicaba debía notificarse frente al acto administrativo 3111 del del 29 de diciembre de 2022 del expediente LAM0209. Sobre lo anterior solicita se le amplie la información.*	*2023012395-2-000 del 19 de enero de 2023*
					31	*2023003759-1-000 del 10 de enero de 2023*	*Ricardo Alberto Corredor Jerez*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Santa*	*2023055273-2-000 del 16 de marzo de 2023*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

								Helena en la localidad de Suba	
					32	*2023004869-1-000 del 11 de enero de 2023*	*Claudia Enriqueta Almanza*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*2023055271-2-000 del 16 de marzo de 2023*
					33	*2023007536-1-000 del 13 de enero de 2023*	*Enna Garzón*	*Altos niveles de ruido, sobre el barrio Modelia en la localidad de Fontibón*	*2023064824-2-000 del 29 de marzo de 2023*
					34	*2023008997-1-000 del 16 de enero de 2023*	*Claudia Enriqueta Almanza*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*2023029146-2-000 del 15 de febrero de 2023*
					35	*2023011867-1-000 del 18 de enero de 2023*	*Nelson Evelio López*	*Altos niveles de ruido, sobre el barrio Los Andes en la localidad de Barrios Unidos*	*2023029064-2-000 del 15 de febrero de 2023 y 2023078310-2-000 del 14 de abril de 2023*
					36	*2023010889-1-000 del 18 de enero de 2023*	*Claudia Enriqueta Almanza*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*2023029146-2-000 del 15 de febrero de 2023 y 20234000039471 del 5 de mayo de 2023*
					37	*2023015923-1-000 del 26 de enero de 2023*	*Joaquín Mendoza*	*Horarios de operación del Aeropuerto Internacional El Dorado*	*2023033977-2-000 del 22 de febrero de 2023*
					38	*2023016149-1-000 del 26 de enero de 2023*	*Claudia Enriqueta Almanza*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*2023029146-2-000 del 15 de febrero de 2023*
					39	*2023016101-1-000 del 26 de enero de 2023*	*Luz Angela Gutiérrez Rodríguez*	*Frecuencia de operación de aeronaves sobre el barrio Niza Norte en la localidad de Suba.*	*2023033978-2-000 del 22 de febrero de 2023*
					40	*2023016923-1-000 del 27 de enero de 2023*	*Ángelo González Pérez*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio El Batan en la localidad de Suba*	*2023037087-2-000 del 24 de febrero de 2023*
					41	*2023019507-1-000 del 1 de febrero de 2023*	*Ricardo Alberto Corredor Jerez*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Santa Helena en la localidad de Suba*	*2023055273-2-000 del 16 de marzo de 2023*
					42	*2023019559-1-000 del 1 de febrero de 2023*	*Claudia Almanza*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*2023029146-2-000 Del 15 de febrero de 2023, y 2023063400-2-000 del 27 de marzo de 2023*
					43	*2023021704-1-000 del 6 de febrero de 2023*	*Alberto Andrés Salamanca Álvarez*	*Solicitud suspensión modificación de licencia ambiental por presuntas afectaciones por la operación del*	*2023035836-2-000 del 23 de febrero de 2023 y 2023043648-2-000 del 6 de marzo de 2023*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

								Aeropuerto Internacional El Dorado	
					44	*2023024304-1-000 del 8 de febrero de 2023*	*Peticionario Anónimo*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Pasadena en la localidad de Suba*	*2023028884-2-000 y 2023028885-2-000 del 15 de febrero de 2023*
					45	*2023024819-1-000 del 9 de febrero de 2023*	*Trinidad Plata Ballesteros*	*Altos niveles de ruido, sobre el barrio Pasadena en la localidad de Suba*	*2023064826-2-000 del 29 de marzo de 2023*
					46	*2023024722-1-000 del 9 de febrero de 2023*	*Alberto Andrés Salamanca Álvarez*	*Altos niveles de ruido en horas de la madrugada*	*2023033774-2-000 del 21 de febrero de 2023*
					47	*2023025174-1-000 del 10 de febrero de 2023*	*Peticionario Anónimo*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre la Autopista Norte con calle 126*	*2023028845-2-000 del 15 de febrero de 2023*
					48	*2023026701-1-000 del 13 de febrero de 2023*	*Carolina Saturia Plata Ballesteros*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Pasadena en la localidad de Suba*	*2023029787-2-000 del 16 de febrero de 2023*
					49	*2023027218-1-000 del 13 de febrero de 2023*	*Trinidad Plata Ballesteros*	*Altos niveles de ruido, sobre el barrio Pasadena en la localidad de Suba*	*2023030230-2-000 y 2023030232-2-000 del 16 de febrero de 2023*
					50	*2023027026-1-000 del 13 de febrero de 2023*	*Sandra Tatiana Serrato*	*Solicitud de información documental del expediente LAM0209, por presuntas afectaciones generadas por altos niveles de ruido.*	*2023044241-2-000 del 6 de marzo de 2023*
					51	*2023028979-1-000 del 15 de febrero de 2023*	*Carlos Rojas Andrade*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio el Batan en la localidad de Suba*	*2023040195-2-000 del 1 de marzo de 2023*
					52	*2023030349-1-000 del 17 de febrero de 2023*	*Peticionario Anónimo*	*Frecuencia de operación de las aeronaves sobre el barrio Bosque Popular en la localidad de Engativá*	*2023044294-2-000 Del 6 de marzo de 2023*
					53	*2023032212-1-000 del 20 de febrero de 2023*	*Claudia Almanza*	*Altos niveles de ruido, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*2023042812-2-000 del 3 de marzo de 2023*
					54	*2023032209- 1-000 del 20 de febrero de 2023*	*Jesús David Araque Mejía*	*Altos niveles de ruido sobre la localidad de Usaquén*	*2023042725-2-000 del 3 de marzo de 2023*
					55	*2023033264-1-000 del 21 de febrero de 2023*	*Claudia Almanza*	*Altos niveles de ruido, sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*2023055271-2-000 del 16 de marzo de 2023*
					56	*2023033117-1-000 del 21 de febrero de 2023*	*Miguel Ángel Andrade*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Modelo Norte en la localidad de Barrios Unidos.*	*2023048614-2-000 del 7 de marzo de 2023*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación									
					57	*2023032781-1-000 del 21 de febrero de 2023*	*Sandra Ibeth Rivera Rubio*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Santa Barbara Occidental en la localidad de Usaquén*	*2023045139-2-000 del 7 de marzo de 2023*
					58	*2023032974-1-000 del 21 de febrero de 2023*	*Ángelo González Pérez*	*Solicitud de información documental del expediente LAM0209, por presuntas afectaciones generadas por altos niveles de ruido.*	*2023051143-2-000 del 13 de marzo de 2023*
					59	*2023033292-1-000 del 21 de febrero de 2023*	*Esteban Moreno Gámez*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio El Batan en la localidad de Suba*	*2023045163-2-000 del 7 de marzo de 2023*
					60	*2023035559-1-000 del 23 de febrero de 2023*	*Claudia Almanza*	*Solicitud de visita por presuntas afectaciones generadas por altos niveles de ruido.*	*2023055271-2-000 del 16 de marzo de 2023 y 2023063400-2-000 del 27 de marzo de 2023*
					61	*2023036475-1-000 del 24 de febrero de 2023*	*Andrés Arturo Rodríguez Bustos*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN,*	*2023050563-2-000 del 13 de marzo de 2023*
					62	*2023038081-1-000 del 27 de febrero de 2023*	*Germán Loedel Rois*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Santa Barbara en la localidad de Usaquén.*	*2023054204-2-000 del 16 de marzo de 2023*
					63	*2023038043-1-000 del 27 de febrero de 2023*	*Paola Gómez Campos*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio la Calleja en la localidad de Usaquén.*	*2023053301-2-000 del 15 de marzo de 2023*
					64	*2023038182-1- 000 del 27 de febrero de 2023*	*Sandra Tatiana Serrato*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN, sobre el barrio Santa Barbara Occidental en la localidad de Usaquén*	*2023050617-2-000 del 13 de marzo de 2023*
					65	*2023038819-1-000 del 28 de febrero de 2023*	*Giovanny Barrera*	*Altos niveles de ruido generados por las aeronaves sobre el barrio Bosque Popular en la localidad de Engativá.*	*2023057314-2-000 del 31 de marzo de 2023 y 2023078202-2-000 del 14 de abril de 2023*
					66	*2023042626-1-000 del 3 de marzo de 2023*	*Claudia María Estrada Villada*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Santa Barbara en la localidad de Usaquén.*	*2023078201-2-000 del 14 de abril de 2023*
					67	*2023042838-1-000 del 3 de marzo de 2023*	*Juan Pablo Daza*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Prado Veraniego sur en la localidad de Suba*	*2023072148-2-000 del 4 de abril de 2023*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación									
					68	*2023043586-1-000 del 4 de marzo de 2023*	*Peticionario Anónimo*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Prado Veraniego en la localidad de Suba*	*2023072152-2-000 del 5 de abril de 2023*
					69	*2023045277-1-000 del 7 de marzo de 2023*	*Rafael Pereira Cabral*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Pasadena en la localidad de Suba*	*20234000036441 del 4 de mayo de 2023*
					70	*2023046548-1-000 del 8 de marzo de 2023*	*Giovanny Barrera*	*Altos niveles de ruido de las aeronaves sobre el barrio Normandía en la localidad de Engativá*	*2023078202-2-000 del 14 de abril de 2023*
					71	*2023046764-1-000 del 8 de marzo de 2023*	*Claudia Almanza*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*2023055271-2-000 del 16 de marzo de 2023*
					72	*2023048033-1-000 del 9 de marzo de 2023*	*Liliana Obando*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN*	*2023078203-2-000 del 14 de abril de 2023*
					73	*2023054064-1-000 del 15 de marzo de 2023*	*Rodrigo Gelves*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Santa Barbara Occidental en la localidad de Usaquén.*	*20234000031031 del 2 de mayo de 2023*
					74	*2023053519-1-000 del 15 de marzo de 2023 (15DPE55492-00-2023)*	*Miguel Ángel Andrade*	*Cambio de trayectorias, altura de vuelo y niveles de ruido en el barrio Modelo Norte de la Localidad Barrios Unidos*	*20234000110201 del 30 de mayo de 2023*
					75	*2023055199-1-000 del 16 de marzo de 2023*	*Álvaro Moreno*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Mazuren en la localidad de Suba*	*20234000039301 del 4 de mayo de 2023*
					76	*2023056379-1-000 del 19 de marzo de 2023*	*Peticionario Anónimo*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Prado Veraniego Sur en la localidad de Suba*	*2023076806-2-000 del 12 de abril de 2023 y 20234000050851 del 10 de mayo de 2023*
					77	*2023058366-1-000 del 22 de marzo de 2023*	*Claudia Almanza*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*20234000102991 del 26 de mayo de 2023*
					78	*2023059813-1-000 del 23 de marzo de 2023*	*Miguel Ángel Andrade*	*Solicitud de información documental del expediente LAM0209, por presuntas afectaciones generadas por altos niveles de ruido*	*20232300030461 del 2 de mayo de 2023 y 20234000110201 del 30 de mayo de 2023*
					79	*2023061419-1-000 del 24 de marzo de 2023*	*Carlos Carvajal Pabón*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Santa Ana Oriental en la*	*20234000054801 del 11 de mayo de 2023*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

								localidad de Usaquén	
					80	*2023061772-1-000 del 24 de marzo de 2023*	*Peticionario Anónimo*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN*	*20234000039311 del 4 de mayo de 2023*
					81	*2023061048-1-000 del 24 de marzo de 2023*	*Leonardo Caicedo Franco*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Julio Flores en la localidad de Suba*	*20234000051101 del 10 de mayo de 2023*
					82	*2023061962- 1-000 del 27 de marzo de 2023*	*Peticionario Anónimo*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre la Autopista Norte con calle 170*	*20234000043101 del 5 de mayo de 2023*
					83	*2023063626-1-000 del 28 de marzo de 2023*	*Peticionario Anónimo*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Canaima en la localidad de Usaquén*	*20234000059481 del 11 de mayo de 2023*
					84	*2023066823-1-000 del 30 de marzo de 2023*	*Martha Elena Pilonieta*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Santa Barbara Occidental en la localidad de Usaquén.*	*20234000080001 del 18 de mayo de 2023*
					85	*2023068330-1-000 del 31 de marzo de 2023*	*María Viviana Borda*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*20234000043131 del 5 de mayo de 2023*
					86	*2023070427-1-000 del 3 de abril de 2023*	*Camilo Andrés Flautero González*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Victoria Norte en la localidad de Suba*	*20234000080121 del 18 de mayo de 2023*
					87	*2023071554-1-000 del 4 de abril de 2023*	*Claudia Almanza*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*20234000102991 del 26 de mayo de 2023*
					88	*2023078783-1-000 del 4 de abril de 2023 (10DPE14697-00-2023)*	*Sindy Romero Triana*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Sam Joaquín de la localidad de Engativá*	*20232300034601 del 3 de mayo de 2023 y 20232300089291 del 23 de mayo de 2023*
					89	*2023072276-1-000 del 5 de abril de 2023*	*Erika Uesseler*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio La Felicidad en la localidad de Fontibón*	*20234000102991 del 26 de mayo de 2023 y 20234000183561 del 27 de junio de 2023*
					90	*2023073688-1-000 del 10 de abril de 2023*	*Álvaro Moreno*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Mazuren en la localidad de Suba*	*20234000039301 del 4 de mayo de 2023*
					91	*2023074471-1-000 del 10 de abril del 2023*	*Carlos Carvajal Pabón*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Santa*	*20234000054801 del 11 de mayo de 2023*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

								Ana Oriental en la localidad de Usaquén	
					92	*2023073754-1-000 del 10 de abril de 2023*	*Ángelo González Pérez*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Batán en la localidad de Suba*	*20232300030101 del 2 de mayo de 2023 y 20234000127421 del 6 de junio de 2023*
					93	*2023075184-1-000 del 11 de abril de 2023 (15DPE57243-00-2023)*	*Claudia Almanza*	*Altos niveles de ruido aeronáutico, frecuencia y altura de operación proveniente de aeronaves del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el barrio Niza Antigua.*	*20232300029011 del 2 de mayo de 2023*
					94	*20236200004022 y 20236200017292 del 19 y 20 de abril de 2023 respectivamente*	*Peticionario Anónimo*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Mirandela en la localidad de Suba*	*20232300063421 del 15 de mayo de 2023 y 20234000183591 del 27 de junio de 2023*
					95	*20236200026322 del 22 de abril de 2023*	*María Viviana Borda*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*20234000127401 del 6 de junio de 2023*
					96	*20236200026762 del 24 de abril de 2023*	*Claudia Almanza*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*20234000102991 del 26 de mayo de 2023*
					97	*20236200032142 del 25 de abril de 2023 (10DPE14757-00-2023)*	*Camilo Delgado Acosta*	*Altos niveles de ruido aeronáutico en el barrio La Victoria Norte en la localidad de Suba*	*20232300054311 del 10 de mayo de 2023*
					98	*20236200041482 del 26 de abril de 2023*	*Susan Riaño*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Mazuren en la localidad de Suba*	*20232300079831 del 18 de mayo de 2023*
					99	*20236200045952 del 27 de abril de 2023*	*Claudia Almanza*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*20234000102991 del 26 de mayo de 2023*
					100	*20236200047212 del 27 de abril de 2023*	*Nelly Martínez Erazo*	*Baja altura de operación sobre el barrio Atenas en la localidad de Suba*	*20234000178951 del 27 de junio de 2023*
					101	*20236200050182 del 28 de abril de 2023*	*Claudia Almanza*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*20234000102991 del 26 de mayo de 2023*
					102	*20236200055512 del 28 de abril de 2023*	*Ángelo González*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Batán en la localidad de Suba*	*20232300102551 del 26 de mayo de 2023*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

					103	*20236200052592 del 28 de abril de 2023 (15DPE57953-00-2023)*	*Diana Marcela González Galvis*	*Altos niveles de ruido aeronáutico generado por las aeronaves que usan trayectorias aéreas sobre el barrio Pasadena*	*20232300081131 del 19 de mayo de 2023*
					104	*20236200051992 del 28 de abril de 2023 (15DPE57951-00-2023)*	*Sindy Romero Triana*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Sam Joaquín de la localidad de Engativá*	*20232300089291 del 23 de mayo de 2023*
					105	*20236200041482 del 29 de abril de 2023*	*Susan Riaño*	*Altos niveles de ruido en el barrio Mazurén en la localidad de Suba*	*20232300079831 del 18 de mayo de 2023*
					106	*20236200058302 del 2 de mayo de 2023*	*Claudia Almanza*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*20234000102991 del 26 de mayo de 2023*
					107	*20236200058002 del 2 de mayo de 2023*	*Claudia Lucia Barreto Valero*	*Horarios de operación sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*20234000183601 del 27 de junio de 2023*
					108	*20236200064032 del 2 de mayo de 2023*	*Luz Bertha Sierra Riveros*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Mazuren en la localidad de Suba*	*20234000183611 del 27 de mayo de 2023*
					109	*20236200065902 del 3 de mayo de 2023*	*Claudia Almanza*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*20234000102991 del 26 de mayo de 2023*
					110	*20236200070202 del 4 de mayo de 2023*	*Erika González*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Mazuren en la localidad de Suba*	*20234000178941 del 26 de junio de 2023*
					111	*20236200080102 del 6 de mayo de 2023*	*Héctor Boyacá*	*Altos niveles de ruido por paso de aeronaves sobre la Localidad de Barrios Unidos*	*20236200080102 del 25 de mayo de 2023*
					112	*20236200081152 del 8 de mayo de 2023*	*Claudia Almanza*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*20232300097821 del 25 de mayo de 2023 y 20234000102991 del 26 de mayo de 2023*
					113	*20236200084242 del 8 de mayo de 2023 (15DPE58338-00-2023)*	*Sandra Tatiana Serrato*	*cambio de rutas aéreas que sobrevuelan sobre Santa Barbara en la localidad de Usaquén.*	*20232300106011 del 29 de mayo de 2023 y 20234000168121 del 21 de junio de 2023*
					114	*20236200087972 del 9 de mayo de 2023*	*Claudia Almanza*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*20234000102991 del 26 de mayo de 2023*
					115	*20236200088682 del 9 de mayo de 2023*	*Laura Viviana Cáceres González*	*Frecuencia de operación sobre el barrio Niza Antigua*	*20232300106211 del 29 de mayo de 2023 y 20234000259211*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

								en la localidad de Suba	*del 25 de julio de 2023*
					116	*20236200088712 del 9 de mayo de 2023 (15DPE58270-00-2023)*	*Francisco Cáceres Acero*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*20232300103101 del 26 de mayo de 2023*
					117	*20236200091302 del 10 de mayo de 2023*	*Claudia Almanza*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*20232300097721 del 25 de mayo de 2023 y 20234000102991 del 26 de mayo de 2023*
					118	*20236200095392 del 10 de mayo de 2023*	*Claudia Cecilia Garzón Naranjo*	*Altos niveles de ruido sobre el barrio Marsella en la localidad de Kennedy*	*20234000183621 del 27 de junio de 2023*
					119	*20236200093262 del 10 de mayo de 2023*	*Peticionario Anónimo*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Santa Barbara en la localidad de Usaquén*	*20232300106201 del 29 de mayo de 2023 y 20234000243031 del 18 de julio de 2023.*
					120	*20236200094072 del 10 de mayo de 2023 (15DPE58303-00-2022)*	*Hernán Isaza*	*Altos niveles de ruido provenientes de aeronaves que usan trayectorias aéreas sobre el barrio Santa Barbara*	*20232300105491 del 29 de mayo de 2023*
					121	*20236200101772 del 12 de mayo de 2023*	*Peticionario Anónimo*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Modelo Norte en la localidad de Barrios Unidos*	*20232300106231 del 29 de mayo de 2023 y 20234000195721 del 29 de junio de 2023*
					122	*20236200103582 del 12 de mayo de 2023*	*Erika Maritza González*	*Altos niveles de ruido por el paso de aeronaves sobre el barrio Mazurén en la Localidad de Suba*	*20232300106221 del 29 de mayo de 2023*
					123	*20236200101672 del 12 de mayo de 2023 (15DPE58400-00-2023)*	*Santiago Narváez*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre la localidad de Usaquén*	*20232300116481 del 1 de junio de 2023*
					124	*20236200107922 del 15 de mayo de 2023*	*María Viviana Borda*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*2023400018674 del 27 de junio de 2023*
					125	*20236200108392 del 15 de mayo de 2023 (correo electrónico del 12 de mayo de 2023 pero por horario de correspondencia quedó con radicado del 15 de mayo de 2023)*	*Claudia Almanza*	*Altura de vuelo y altos niveles de ruido sobre el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba*	*20232300114541 del 1 de junio de 2023*
					126	*20236200111262 del 15 de mayo de 2023*			*20232300114421 del 1 de junio de 2023*
					127	*20236200119582 del 17 de mayo de 2023*	*Jacobo Celnik*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza*	*20234000195691 del 29 de junio de 2023*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

		en la localidad de Suba	
128	*20236200122522 del 17 de mayo de 2023 (15DPE58620-00-2023)*	*Anónimo*	*Altos niveles de ruido de las aeronaves que sobrevuelan el sector de Modelo Norte en la localidad de Barrios Unidos*	*20232300126281 20232300172131 del 22 de junio de 2023*
129	*20236200126562 del 18 de mayo de 2023*	*Claudia Almanza*	*Cambio de trayectorias y procedimientos PBN sobre el barrio Niza en la localidad de Suba*	*20234000102991 del 26 de mayo de 2023*
130	*20236200124362 del 18 de mayo de 2023 (10ECO2305-00-2023)*	*Personería de Bogotá*	*Traslado de petición de la comunidad del Barrio Modelo, por presuntas afectaciones generadas por el uso de trayectorias aéreas y altos niveles de ruido sobre el barrio.*	*20232300110101 del 30 de mayo de 2023*

Fuente: *Equipo de Seguimiento Ambiental ANLA 2023*

De lo anterior se concluye que para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023 la ANLA recepción un total de ***130*** *PQRSD incluidos derechos de petición y solicitudes realizadas por entes de control – ECO, así:*

Tipología PQRSD recepcionadas por la ANLA durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023

Tipología / Periodo	***Derecho de Petición (DPE)***	***Entes de Control (ECO)***	***Comunicación Convencional***	***Total***
2022 (1 de julio al 31 de diciembre)	*10*	*0*	*19*	*29*
2023 (1 de enero al 18 de mayo)	*12*	*1*	*88*	*101*
TOTAL	*22*	*1*	*107*	***130***

Fuente: *Sistema de Información de Licencias Ambientales SILA - ANLA*

"(…)
Ver ***Figura 13.*** *PQRSD recepcionadas y atendidas por ANLA durante el periodo 1 de julio de 2022 a 18 de mayo de 2023*
Fuente: Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209
Pág. 185 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

"(…)
Ver ***Figura 14.*** *Tipología de las PQRSD recepcionadas por ANLA durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023*
Fuente: Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209
Pág. 186 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

- ***PQRSD trasladadas por la ANLA a la AEROCIVIL***

Sobre lo anterior tal como fue mencionado en el numeral de antecedentes del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023, a partir del mes de agosto de 2022 la ANLA dio inicio a la estrategia de traslado de PQRSD radicadas ante la entidad y asociadas al expediente LAM0209 hacia la AEROCIVIL, con el objetivo de que esa entidad en su calidad de titular de la licencia ambiental, así como autoridad

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

aeronáutica diera atención y respuesta a cada uno de los peticionarios frente a sus manifestaciones, aclarando que la ANLA a pesar de realizar los traslados igualmente hizo lo propio y desde sus competencias dio atención a cada una de la PQRSD recepcionadas; por otra parte es importante aclarar que las PQRSD que no fueron trasladas a la AEROCIVIL obedeció a diversos motivos como peticiones realizadas en el marco de las funciones y competencias conferidas a la ANLA, PQRSD que también fueron radicadas ante la AEROCIVIL por parte del peticionario, entre otras.

*Así las cosas, en la tabla que se muestra a continuación se relacionan las PQRSD que fueron trasladadas a la AEROCIVIL y de las cuales esta Autoridad obtuvo copia de la respuesta brindada por parte de esa entidad a los peticionarios, concluyendo así que de **130** PQRSD recepcionadas, **84** fueron trasladadas a la AEROCIVIL correspondiente esto al **65%** del total de PQRSD recepcionadas para el periodo del presente seguimiento:*

Relación PQRSD trasladadas por la ANLA a la AEROCIVIL y atenciones por parte de AEROCIVIL entre el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023

No	Radicado Recepción ANLA	Peticionario	Radicado de Traslado a la AEROCIVIL	Respuesta de AEROCIVIL	
				SI	NO
1	2022139050-1-000 del 7 de julio de 2022	Peticionario Anónimo	2022166006-2-000 del 4 de agosto de 2022	X	
2	2022167910-1-000 del 8 de agosto de 2022	Erika Uesseler	2022190448-2-000 del 31 de agosto de 2022	X	
3	2022190869-1-000 del 1 de septiembre de 2022	Alfredo Wilches	2022204505-2-000 del 15 de septiembre de 2022		X
4	2022191030-1-000 del 1 de septiembre de 2022	Israel Rodríguez	2022204452-2-000 del 15 de septiembre de 2022	X	
5	2022197421-1-000 del 8 de septiembre de 2022	Carolina Sahid	2022208141-2-000 del 20 de septiembre de 2022		X
6	2022210775-1-000 del 22 de septiembre de 2022	Claudia Enriqueta Almanza	2022217272-2-000 del 29 de septiembre de 2022	X	
7	2022211565-1-000 del 23 de septiembre de 2022	Darío Pava	2022236328-2-000 del 24 de octubre de 2022		X
8	2022211586-1-000 del 23 de septiembre de 2022	Samuel Hernández	2022236327-2-000 del 24 de octubre de 2022	X	
9	2022231979-1-000 del 18 de octubre de 2022	Luz María Páez	2022266782-2-000 del 28 de noviembre de 2022	X	
10	2022242917-1-000 del 28 de octubre de 2022	Sindy Romero Triana	2022266784-2-000 del 28 de noviembre de 2022	X	
11	2022247875-1-000 del 3 de noviembre de 2022	Martha Judith Bohórquez	2022266785-2-000 del 28 de noviembre de 2022		X
12	2022257777-1-000 del 17 de noviembre de 2022 (15DPE47638-00-2022)	Rosa María Mateus Parra	2023008329-2-000 del 13 de enero de 2023	X	
13	2022268517-1-000 del 29 de noviembre de 2022	Claudia Enriqueta Almanza	2022284397-2-000 del 19 de diciembre de 2022		X
14	2022268631-1-000 del 29 de noviembre de 2022	Samuel Horacio Hernández	2022284398-2-000 del 19 de diciembre de 2022		X
15	2022269766-1-000 del 30 de noviembre de 2022	Claudia Enriqueta Almanza	2022284397-2-000 del 19 de diciembre de 2022		X

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

					16	*2022272968-1-000 del 2 de diciembre de 2022*	*Claudia Enriqueta Almanza*			*X*
					17	*2022281965-1-000 del 15 de diciembre de 2022*	*Jacobo Celnik*	*2023008328-2-000 del 13 de enero de 2023*	*X*	
					18	*2022296492-1-000 del 29 de diciembre de 2022*	*Karol Barrantes*	*2023029051-2-000 del 15 de febrero de 2023*	*X*	
					19	*2023007536-1-000 del 13 de enero de 2023*	*Enna Garzón*	*2023010696-2-000 del 17 de enero de 2023*		*X*
					20	*2023008997-1-000 del 16 de enero de 2023*	*Claudia Enriqueta Almanza*	*2023029045-2-000 del 15 de febrero de 2023*		*X*
					21	*2023011867-1-000 del 18 de enero de 2023*	*Nelson Evelio López*	*2023029047-2-000 del 18 de febrero de 2023*	*X*	
					22	*2023010889-1-000 del 18 de enero de 2023*	*Claudia Enriqueta Almanza*	*2023029045-2-000 del 15 de febrero de 2023*	*X*	
					23	*2023015923-1-000 del 26 de enero de 2023*	*Joaquín Mendoza*	*2023029031-2-000 del 15 de febrero de 2023*		*X*
					24	*2023016149-1-000 del 26 de enero de 2023*	*Claudia Enriqueta Almanza*	*2023029042-2-000 del 15 de febrero de 2023*		*X*
					25	*2023016101-1-000 del 26 de enero de 2023*	*Luz Angela Gutiérrez Rodríguez*	*2023029049-2-000 del 15 de febrero de 2023*	*X*	
					26	*2023016923-1-000 del 27 de enero de 2023*	*Ángelo González Pérez*	*2023029128-2-000 del 15 de febrero de 2023*	*X*	
					27	*2023024819-1-000 del 9 de febrero de 2023*	*Trinidad Plata Ballesteros*	*2023040173-2-000 del 1 de marzo de 2023*	*X*	
					28	*2023027218-1-000 del 13 de febrero de 2023*			*X*	
					29	*2023027026-1-000 del 13 de febrero de 2023*	*Sandra Tatiana Serrato*	*2023044241-2-000 del 6 de marzo de 2023*	*X*	
					30	*2023028979-1-000 del 15 de febrero de 2023*	*Carlos Rojas Andrade*	*2023040195-2-000 del 1 de marzo de 2023*	*X*	
					31	*2023032209- 1-000 del 20 de febrero de 2023*	*Jesús David Araque Mejía*	*2023042725-2-000 del 3 de marzo de 2023*	*X*	
					32	*2023033264-1-000 del 21 de febrero de 2023*	*Claudia Almanza*	*2023040176-2-000 del 1 de marzo de 2023*		*X*
					33	*2023033292-1-000 del 21 de febrero de 2023*	*Esteban Moreno Gámez*	*2023045163-2-000 del 7 de marzo de 2023*	*X*	
					34	*2023032781-1-000 del 21 de febrero de 2023*	*Sandra Ibeth Rivera Rubio*	*2023045139-2-000 del 7 de marzo de 2023*		*X*
					35	*2023035559-1-000 del 23 de febrero de 2023*	*Claudia Almanza*	*2023063397-2-000 del 27 de marzo de 2023*	*X*	
					36	*2023036475-1-000 del 24 de febrero de 2023*	*Andrés Arturo Rodríguez Bustos*	*2023050563-2-000 del 13 de marzo de 2023*	*X*	
					37	*2023038081-1-000 del 27 de febrero de 2023*	*Germán Loedel Rois*	*2023055269-2-000 del 16 de marzo de 2023*	*X*	
					38	*2023038043-1-000 del 27 de febrero de 2023*	*Paola Gómez Campos*	*2023052811-2-000 del 14 de marzo de 2023*	*X*	
					39	*2023038819-1-000 del 28 de febrero de 2023*	*Giovanny Barrera*	*20234000039481 del 5 de mayo de 2023*	*X*	

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

					40	*2023042626-1-000 del 3 de marzo de 2023*	*Claudia Estrada*	*2023070734-2-000 del 3 de abril de 2023*	*X*	
					41	*2023042838-1-000 del 3 de marzo de 2023*	*Juan Pablo Daza*	*2023072176-2-000 del 5 de abril de 2023*	*X*	
					42	*2023043586-1-000 del 4 de marzo de 2023*	*Peticionario Anónimo*	*2023072534-2-000 del 5 de abril de 2023*	*X*	
					43	*2023045277-1-000 del 7 de marzo de 2023*	*Rafael Pereira Cabral*	*20234000035761 del 4 de mayo de 2023*	*X*	
					44	*2023046548-1-000 del 8 de marzo de 2023*	*Giovanny Barrera*	*20234000039481 del 5 de mayo de 2023*	*X*	
					45	*2023046764-1-000 del 8 de marzo de 2023*	*Claudia Almanza*	*2023063397-2-000 del 27 de marzo de 2023*		*X*
					46	*2023048033-1-000 del 9 de marzo de 2023*	*Liliana Obando*	*20234000039501 del 5 de mayo de 2023*	*X*	
					47	*2023054064-1-000 del 15 de marzo de 2023*	*Rodrigo Gelvez*	*20234000051201 del 10 de mayo de 2023*		*X*
					48	*2023053519-1-000 del 15 de marzo de 2023 (15DPE55492-00-2023)*	*Miguel Ángel Andrade*	*20234000080061 del 18 de mayo de 2023*	*X*	
					49	*2023055199-1-000 del 16 de marzo de 2023*	*Álvaro Moreno*	*20234000039531 del 5 de mayo de 2023*	*X*	
					50	*2023056379-1-000 del 19 de marzo de 2023*	*Peticionario Anónimo*	*20234000036141 del 4 de mayo de 2023*	*X*	
					51	*2023058366-1-000 del 22 de marzo de 2023*	*Claudia Almanza*	*20234000054531 del 10 de mayo de 2023*	*X*	
					52	*2023059813-1-000 del 23 de marzo de 2023*	*Miguel Ángel Andrade*	*20234000080061 del 18 de mayo de 2023*	*X*	
					53	*2023061048-1-000 del 24 de marzo de 2023*	*Leonardo Caicedo Franco*	*20234000102981 del 26 de mayo de 2023*	*X*	
					54	*2023061962- 1-000 del 27 de marzo de 2023*	*Peticionario Anónimo*	*20234000113841 del 31 de mayo de 2023*		*X*
					55	*2023066823-1-000 del 30 de marzo de 2023*	*Martha Elena Pilonieta*	*20234000102671 del 26 de mayo de 2023*		*X*
					56	*2023068330-1-000 del 31 de marzo de 2023*	*María Viviana Borda*	*20234000102871 del 26 de mayo de 2023*	*X*	
					57	*2023070427-1-000 del 3 de abril de 2023*	*Camilo Flautero*	*20234000102731 del 26 de mayo de 2023*	*X*	
					58	*2023071554-1-000 del 4 de abril de 2023*	*Claudia Almanza*	*20234000102971 del 26 de mayo de 2023*	*X*	
					59	*2023072276-1-000 del 5 de abril de 2023*	*Erika Uesseler*	*20234000102931 del 26 de mayo de 2023*	*X*	
					60	*2023073688-1-000 del 10 de abril de 2023*	*Álvaro Moreno*	*20234000039531 del 5 de mayo de 2023*	*X*	
					61	*2023073754-1-000 del 10 de abril de 2023*	*Ángelo González Pérez*	*20234000198081 del 30 de junio de 2023*		*X*
					62	*20236200004022 y 20236200017292*	*Peticionario Anónimo*	*20234000198071 del 30 de junio de 2023*	*X*	

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

						del 19 y 20 de abril de 2023 respectivamente				
					63	*20236200026322 del 24 de abril de 2023*	*María Viviana Borda*	*20234000102871 del 26 de mayo de 2023*		*X*
					64	*20236200026762 del 24 de abril de 2023*	*Claudia Almanza*	*20234000102971 del 26 de mayo de 2023*	*X*	
					65	*20236200041482 del 26 de abril de 2023*	*Susan Riaño*	*20232300079831 del 18 de mayo de 2023*		*X*
					66	*20236200045952 del 27 de abril de 2023*	*Claudia Almanza*	*20234000102971 del 26 de mayo de 2023*	*X*	
					67	*20236200047212 del 27 de abril de 2023*	*Nelly Martínez Erazo*	*20234000206931 del 5 de julio de 2023*	*X*	
					68	*20236200050182 del 28 de abril de 2023*	*Claudia Almanza*	*20234000102971 del 26 de mayo de 2023*	*X*	
					69	*20236200058302 del 2 de mayo de 2023*			*X*	
					70	*20236200058002 del 2 de mayo de 2023*	*Claudia Lucia Barreto Valero*	*20234000206941 del 5 de julio de 2023*	*X*	
					71	*20236200064032 del 2 de mayo de 2023*	*Luz Bertha Sierra Riveros*	*20234000206831 del 5 de julio de 2023*		*X*
					72	*20236200065902 del 3 de mayo de 2023*	*Claudia Almanza*	*20234000102971 del 26 de mayo de 2023*	*X*	
					73	*20236200070202 del 4 de mayo de 2023*	*Erika González*	*20234000206861 del 5 de julio de 2023*	*X*	
					74	*20236200081152 del 8 de mayo de 2023*	*Claudia Almanza*	*20234000102971 del 26 de mayo de 2023*	*X*	
					75	*20236200087972 del 9 de mayo de 2023*	*Claudia Almanza*	*20234000102971 del 26 de mayo de 2023*	*X*	
					76	*20236200088682 del 9 de mayo de 2023*	*Laura Viviana Cáceres González*	*20234000207371 del 5 de julio de 2023*		*X*
					77	*20236200088712 del 9 de mayo de 2023 (15DPE58270-00-2023)*	*Francisco Cáceres Acero*	*20232300083791 del 19 de mayo de 2023*	*X*	
					78	*20236200091302 del 10 de mayo de 2023*	*Claudia Almanza*	*20234000102971 del 26 de mayo de 2023*	*X*	
					79	*20236200095392 del 10 de mayo de 2023*	*Claudia Cecilia Garzón Naranjo*	*20234000206811 del 5 de julio de 2023*	*X*	
					80	*20236200093262 del 10 de mayo de 2023*	*Peticionario Anónimo*	*20234000207011 del 5 de julio de 2023*	*X*	
					81	*20236200101672 del 12 de mayo de 2023 (15DPE58400-00-2023)*	*Santiago Narváez*	*20232300113281 del 31 de mayo de 2023*		*X*
					82	*20236200107922 del 15 de mayo de 2023*	*María Viviana Borda*	*20234000206961 del 5 de julio de 2023*	*X*	
					83	*20236200119582 del 17 de mayo de 2023*	*Jacobo Celnik*	*20234000206981 del 5 de julio de 2023*		*X*
					84	*20236200126562 del 18 de mayo de 2023*	*Claudia Almanza*	*20234000102971 del 26 de mayo de 2023*	*X*	

Fuente: *Equipo de Seguimiento Ambiental ANLA 2023*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

*De la relación presentada en la tabla anterior, a continuación, se tiene que, de los **84** traslados de PQRSD realizados por la ANLA a la AEROCIVIL, se cuenta con la copia de **59** radicados que corresponden a respuestas brindadas por el titular de la licencia ambiental a peticiones trasladadas, lo cual corresponde al **70%** del total de traslados realizados como se observa a continuación:*

Relación de copia de respuestas brindadas por AEROCIVIL a Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias – PQRSD trasladadas por la ANLA durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023

Radicado ANLA de copia de respuestas a PQRSD enviadas por AEROCIVIL	Fecha de Radicado	Peticionario
2022182699-1-000 2022182912-1-000 2022182505-1-000	24 de agosto de 2022	Peticionario Anónimo
2022201708-1-000 2022201693-1-000 2022220363-1-000	13 de septiembre de 2022	Erika Uesseler
2022223069-1-000 2022223101-1-000	6 de octubre de 2022	Israel Rodríguez
2022226495-1-000	11 de octubre de 2022	Claudia Enriqueta Almanza
2022244843-1-000	11 de noviembre de 2022	Samuel Hernández
2022276152-1-000	7 de diciembre de 2022	Luz María Páez
2022279078-1-000 2022279786-1-000	12 de diciembre de 2022	Sindy Romero Triana
2023012242-1-000	19 de enero de 2023	Jacobo Celnik
2023023699-1-000	8 de febrero de 2023	Rosa María Mateus Parra
2023032891-1-000 2023034400-1-000	21 de febrero de 2023	Karol Barrantes
2023034383-1-000	22 de febrero de 2023	Claudia Enriqueta Almanza
2023039437-1-000	28 de febrero de 2023	Nelson Evelio López
2023040057-1-000	28 de febrero de 2023	Luz Angela Gutiérrez Rodríguez
2023043008-1-000 2023043018-1-000	3 de marzo de 2023	Ángelo González Pérez
2023048045-1-000	9 de marzo de 2023	Carlos Rojas Andrade
2023048042-1-000		Trinidad Plata Ballesteros
2023059800-1-000	23 de marzo de 2023	Giovanni Barrera
2023067542-1-000	30 de marzo de 2023	Paola Gómez Campos
2023068605-1-000	31 de marzo de 2023	
2023069060-1-000		Sandra Tatiana Serrato
2023068554-1-000		Germán Loedel Rois
2023069864-1-000	3 de abril de 2023	Esteban Moreno Gámez
2023072685-1-000 2023072751-1-000 2023075541-1-000	5 de abril de 2023	Jesús David Araque Mejía
2023075366-1-000 2023075152-1-000	11 de abril de 2023	Andrés Arturo Rodríguez Bustos
20236200003692	19 de abril de 2023	Claudia María Estrada Villada
20236200028702	24 de abril de 2023	Juan Pablo Daza
20236200028402		Peticionario Anónimo
20236200032112	25 de abril de 2023	
20236200063432	2 de mayo de 2023	Claudia Almanza
20236200104052	12 de mayo de 2023	Giovanni Barrera
20236200106352	15 de mayo de 2023	
20236200131912 20236200132692	19 de mayo de 2023	Liliana Obando
20236200153462 20236200180002	26 de mayo de 2023	Peticionario Anónimo
20236200177692	1 de junio de 2023	Miguel Ángel Andrade
20236200178192	2 de junio de 2023	
20236200063062	6 de junio de 2023	Camilo Flautero

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

20236200192812		
20236200207892 *20236200208842*	*8 de junio de 2023*	*Claudia Almanza*
20236200207902		*Leonardo Caicedo Franco*
20236200230402 *20236200232212*	*15 de junio de 2023*	*Francisco Cáceres Acero*
20236200242722	*20 de junio de 2023*	*Rafael Pereira Cabral*
20236200257572 *20236200273472*	*22 de junio de 2023*	*Erika Uesseler*
20236200266472 *20236200268582* *20236200273472*	*23 de junio de 2023*	*María Viviana Borda*
20236200260892 *20236200273472*		*Claudia Almanza*
20236200128072 *20236200328282* *20236200334722*	*10 de julio de 2023*	*Álvaro Moreno*
20236200364122 *20236200370652*	*18 de julio de 2023*	*Peticionario Anónimo*
20236200391962	*25 de julio de 2023*	*Ángelo González Pérez*
20236200421322 *20236200421922*	*31 de julio de 2023*	*Nelly Martínez Erazo*
20236200421402 *20236200422232*		*Claudia Lucia Barreto Valero*
20236200421062 *20236200422322* *20236200430262*		*Erika González*
20236200421502 *20236200423002*		*Peticionario Anónimo*
20236200421132 *20236200422612*		*Claudia Cecilia Garzón Naranjo*
20236200422962 *20236200421582*	*1 de agosto de 2023*	*María Viviana Borda*

Fuente: *Equipo de Seguimiento Ambiental ANLA 2023*

*Así las cosas, se tiene pendiente el envío por parte de AEROCIVIL de **25** respuestas que no han sido remitidas a esta Autoridad Nacional, es decir, que de la totalidad de PQRSD recepcionadas por la ANLA durante el periodo del presente seguimiento y trasladadas a la AEROCIVIL, esa entidad tiene pendiente por presentar soportes de respuesta del **30%** de las PQRSD trasladadas por esta Autoridad, en ese sentido a continuación se listan las PQRSD que están pendiente de remisión de copia de respuesta a esta Autoridad y que son objeto de requerimiento:*

Relación PQRSD recepcionadas por la ANLA entre el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023 y trasladadas a la AEROCIVIL sin soportes de respuesta

No	Radicado Recepción ANLA	Peticionario	Radicado de Traslado a la AEROCIVIL
1	*2022190869-1-000 del 1 de septiembre de 2022*	*Alfredo Wilches*	*2022204505-2-000 del 15 de septiembre de 2022*
2	*2022197421-1-000 del 8 de septiembre de 2022*	*Carolina Sahid*	*2022208141-2-000 del 20 de septiembre de 2022*
3	*2022211565-1-000 del 23 de septiembre de 2022*	*Darío Pava*	*2022236328-2-000 del 24 de octubre de 2022*
4	*2022247875-1-000 del 3 de noviembre de 2022*	*Martha Judith Bohórquez*	*2022266785-2-000 del 28 de noviembre de 2022*
5	*2022268517-1-000 del 29 de noviembre de 2022*	*Claudia Enriqueta Almanza*	*2022284397-2-000 del 19 de diciembre de 2022*
6	*2022268631-1-000 del 29 de noviembre de 2022*	*Samuel Horacio Hernández*	*2022284398-2-000 del 19 de diciembre de 2022*
7	*2022269766-1-000 del 30 de noviembre de 2022*	*Claudia Enriqueta Almanza*	*2022284397-2-000 del 19 de diciembre de 2022*
8	*2022272968-1-000 del 2 de diciembre de 2022*	*Claudia Enriqueta Almanza*	
9	*2023007536-1-000 del 13 de enero de 2023*	*Enna Garzón*	*2023010696-2-000 del 17 de enero de 2023*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

10	*2023008997-1-000 del 16 de enero de 2023*	*Claudia Enriqueta Almanza*	*2023029045-2-000 del 15 de febrero de 2023*
11	*2023015923-1-000 del 26 de enero de 2023*	*Joaquín Mendoza*	*2023029031-2-000 del 15 de febrero de 2023*
12	*2023016149-1-000 del 26 de enero de 2023*	*Claudia Enriqueta Almanza*	*2023029042-2-000 del 15 de febrero de 2023*
13	*2023033264-1-000 del 21 de febrero de 2023*	*Claudia Almanza*	*2023040176-2-000 del 1 de marzo de 2023*
14	*2023032781-1-000 del 21 de febrero de 2023*	*Sandra Ibeth Rivera Rubio*	*2023045139-2-000 del 7 de marzo de 2023*
15	*2023046764-1-000 del 8 de marzo de 2023*	*Claudia Almanza*	*2023063397-2-000 del 27 de marzo de 2023*
16	*2023054064-1-000 del 15 de marzo de 2023*	*Rodrigo Gelvez*	*20234000051201 del 10 de mayo de 2023*
17	*2023061962- 1-000 del 27 de marzo de 2023*	*Peticionario Anónimo*	*20234000113841 del 31 de mayo de 2023*
18	*2023066823-1-000 del 30 de marzo de 2023*	*Martha Elena Pilonieta*	*20234000102671 del 26 de mayo de 2023*
19	*2023073754-1-000 del 10 de abril de 2023*	*Ángelo González Pérez*	*20234000198081 del 30 de junio de 2023*
20	*20236200026322 del 24 de abril de 2023*	*María Viviana Borda*	*20234000102871 del 26 de mayo de 2023*
21	*20236200041482 del 26 de abril de 2023*	*Susan Riaño*	*20232300079831 del 18 de mayo de 2023*
22	*20236200064032 del 2 de mayo de 2023*	*Luz Bertha Sierra Riveros*	*20234000206831 del 5 de julio de 2023*
23	*20236200088682 del 9 de mayo de 2023*	*Laura Viviana Cáceres González*	*20234000207371 del 5 de julio de 2023*
24	*20236200101672 del 12 de mayo de 2023 (15DPE58400-00-2023)*	*Santiago Narváez*	*20232300113281 del 31 de mayo de 2023*
25	*20236200119582 del 17 de mayo de 2023*	*Jacobo Celnik*	*20234000206981 del 5 de julio de 2023*

Fuente: *Equipo de Seguimiento Ambiental ANLA 2023*

"(…)
Ver ***Figura 15.*** *Respuestas brindades por la AEROCIVIL a PQRSD trasladadas por la ANLA*
Fuente: Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209
Pág. 193 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

Dada la descripción anterior en la cual se relacionan los datos cuantitativos asociados a las PQRSD recepcionadas por la ANLA, los traslados realizados por la AEROCIVIL y las respuestas brindadas por esa entidad, a continuación, se lleva a cabo el análisis de la dinámica que se dio en la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado y los motivos que originaron la radicación de PQRSD en el marco del licenciamiento ambiental con que cuenta el proyecto.

- ***Análisis PQRSD recepcionadas por la ANLA entre el 1 de julio de 2022 y el 18 de mayo de 2023:***

  ✓ *Generalidades de la configuración operacional aérea en condiciones de Fase II*

En primer lugar, es importante tener en cuenta que el presente análisis se realiza en el marco de la implementación de la operación aérea por parte de AEROCIVIL en atención a las condiciones correspondientes a la fase II autorizada mediante la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022 expedida por la ANLA

Dado lo anterior a continuación se contextualizan las condiciones de la fase II de operación aérea definidas en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 la cual a su vez fue modificada de manera parcial por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022 citando en su artículo segundo lo siguiente:

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

"(…)

ARTÍCULO SEGUNDO. *Reponer en el sentido de modificar el Artículo Primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, ajustando las condiciones de implementación de las medidas ambientales para el manejo de los impactos generados en el periodo nocturno para fase operativa II y III. Así mismo, se adiciona la cuota de ruido 4 que se impone en la tabla 10 Medidas de Manejo Ambiental para Fase II y tabla 11 Medidas de Manejo Ambiental para Fase III de conformidad con las razones expuestas.*

En consecuencia, el Artículo Primero de la Resolución 01728 del 4 de octubre de 2021 quedará así:

*"**ARTÍCULO PRIMERO**. (…)*

Autorizar las medidas de manejo ambiental propuestas por la AEROCIVIL para prevenir, mitigar y corregir los impactos derivados de las actividades objeto de la solicitud de modificación de la licencia ambiental otorgada para el proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El dorado", y en atención a las consideraciones señaladas en la parte motiva del presente acto administrativo, bajo las siguientes condiciones y fases de implementación: (…)"

"(…)

Fase II:

Una vez se dé cumplimiento a satisfacción de los requerimientos y obligaciones establecidas en la Fase I, la Aerocivil podrá entrar en una segunda Fase Operativa, en la que se autoriza la implementación de medidas ambientales para el manejo de los impactos generados en las franjas horarias de 05:00 am a 06:59 am por las dos pistas como se indica a continuación:

Medidas de Manejo Ambiental para Fase II

PISTA	***Horarios y Medidas de Manejo Ambiental***		***PISTA***	***Horarios y Medidas de Manejo Ambiental***	
NORTE	*5:00-6:59*	*Operaciones en cualquier dirección.* *Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4*	*SUR*	*5:00-6:59*	*Operaciones en cualquier dirección.* *Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4*
	7:00-4:59	*Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015.*		*7:00-4:59*	*Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015.*

(…)"

No obstante, para dar un mejor contexto y mayor claridad frente a la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado en condiciones de fase II, en la tabla que se observa a continuación se despliegan los horarios de operación aérea durante las 24 horas del día incluyendo las condiciones establecidas bajo la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 y que se mantienen para la fase II:

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

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

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

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

La anterior configuración operacional aérea inició su implementación en el Aeropuerto Internacional El Dorado a partir del 1 de julio de 2022 según lo informado por la AEROCIVIL a esta Autoridad Nacional mediante comunicación con radicado ANLA 2022122470-1-000 del 15 de junio de 2022, esto bajo el entendido de que a partir del 30 de junio de 2022 el Gobierno Nacional dio por finalizada la emergencia sanitaria declarada desde el año 2020 a causa de la propagación del COVID-19 y prorrogada hasta la fecha ya mencionada; es así que de manera automática con la finalización de la emergencia sanitaria se activaron nuevamente las restricciones de orden ambiental con que cuentan los aeropuertos a nivel nacional y que para las competencias establecidas a la ANLA cuentan con vuelos y conexiones internacionales.

- ✓ *Cantidad de PQRSD recepcionadas por la ANLA entre el 1 de julio al 31 de diciembre de 2022 y 1 de enero al 18 de mayo de 2023 y tendencia general*

*Bajo el contexto anterior, se tiene que para el periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022, se contó en la ANLA con la recepción de **29** PQRSD, mientras que durante el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023 en la ANLA fueron recepcionadas un total de **101** PQRSD, dato que en la siguiente figura permite notar el incremento de radicados recepcionados por la ANLA asociados a PQRSD para el segundo periodo mencionado, confirmando así un incremento imprevisto para un periodo inferior a un semestre del **341%**:*

"(…)
*Ver **Figura 16.** Tendencia radicación de PQRSD durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023.Fuente: Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209*
Pág. 196 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

- ✓ *Análisis de PQRSD recepcionadas por la ANLA según su espacialidad o localización, discriminadas para los periodos 1 de julio al 31 de diciembre de 2022 y 1 de enero al 18 de mayo de 2023 y tendencia general.*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				Ahora, frente a la espacialidad, lugares, sectores, zonas y/o localización de origen de las PQRSD, es importante recordar como ya se mencionó en el ítem de análisis de las PQRSD reportadas por la AEROCIVIL a través del ICA 16, que el área de influencia fue definida para el medio socioeconómico en el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, estableciendo de manera puntual y detallada los barrios, sectores y veredas que se establecen para cada unidad territorial menor. Así las cosas, se tiene que para el ***periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022*** *de las* ***29*** *PQRSD fueron recibidas un total de* ***5*** *PQRSD que hacen parte del área de influencia, mientras que* ***14*** *PQRSD corresponden a sectores, barrios o localidades que se encuentran fuera de ésta y las* ***10*** *PQRSD restantes no reportan lugar de procedencia.* *En lo que corresponde al* ***periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023****, de las* ***101*** *PQRSD recibidas por la ANLA, se cuenta con* ***4*** *PQRSD que hacen parte del área de influencia del proyecto,* ***89*** *PQRSD que se localizan fuera del área de influencia y las* ***8*** *PQRSD que restan no reportan el lugar de procedencia. Así las cosas, se logra concluir la alerta generada frente al incremento de PQRSD fuera del área de influencia.* *Con el objetivo de visualizar de manera gráfica y general el comportamiento de las PQRSD según la temporalidad de su recepción y espacialidad, en la siguiente figura se plasma este aspecto para el* ***periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023****:* *"(…)* *Ver* ***Figura 17****. PQRSD recepcionadas por la ANLA según espacialidad, ubicación y/o localización durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023* *Fuente: Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209* *Pág. 197 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Ahora, dado que la figura anterior deja ver que efectivamente el incremento imprevisto de PQRSD entre el 1 de enero al 18 de mayo de 2023 con* ***86*** *de éstas se originó en sectores que se encuentran fuera del área de influencia establecida para el proyecto.* *Con el objetivo de detallar respecto a las localidades de la ciudad de Bogotá que se identificaron como las generadoras de alertas por este incremento de PQRSD asociadas a la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado para la temporalidad antes mencionada, a continuación, se muestra de manera gráfica la información:* *"(…)* *Ver* ***Figura 18.*** *PQRSD fuera del área de influencia para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023* *Fuente: Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209* *Pág. 198 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Como se observa en la figura 18, se evidencia que, las localidades de procedencia de las PQRSD corresponden a Suba, Usaquén, Barrios Unidos y Kennedy en la ciudad de Bogotá y que no hacen parte del área de influencia definida para el proyecto, sumado a un total de* ***8*** *PQRSD que no reportaron el lugar de su procedencia. No obstante, llama la atención que a pesar de tener algunas localidades fuera del área de influencia, la localidad de Suba predomina con un número importante de PQRSD, seguido de la localidad de Usaquén, aspecto que será analizado más adelante.* *La figura a continuación muestra la ubicación de las localidades que se reflejaron en la anterior figura, respecto de la localización de la terminal aérea siendo la línea color rojo la definición del área de influencia establecida para el proyecto:* *"(…)*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				*Ver **Figura 19.** Localidades fuera del área de influencia con PQRSD* *Fuente: Google Earth* *Pág. 199 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *De acuerdo con lo que se observa en la figura anterior, es posible confirmar que para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023 las localidades con mayores reportes por presuntas afectaciones asociadas a la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado son las localidades de **Suba** con un total de **60** PQRSD, seguida de la localidad de **Usaquén** con un reporte de **18** PQRSD y una cifra menor de reportes para las localidades de **Barrios Unidos y Kennedy** con **7 y 1** reportes respectivamente, sin incluir las **10** PQRSD que no reportaron el lugar en que fue percibida la molestia, datos que si se contrastan con el segundo semestre del año 2022 (junio a diciembre) periodo para el cual se contó con el registro de **12** PQRSD fuera del área de influencia, sin incluir las **10** PQRSD que no reportaron el lugar de procedencia o de percepción de la molestia, dejan ver un incremento del **500%** en las PQRSD presentadas fuera del área de influencia para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023, incluso siendo éste un periodo de tiempo menor toda vez que no alcanza a corresponder a un semestre completo, tal como se observa en la siguiente figura:* *"(…)* *Ver **Figura 20**. PQRSD en unidades territoriales menores fuera del área de influencia durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023* *Fuente: Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209* *Pág. 200 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Con lo anterior se confirma que para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023 se dieron cambios en la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado que motivaron a residentes de las localidades de Suba y Usaquén, a radicar un número considerable de PQRSD ante esta Autoridad en comparación al segundo semestre de 2022, temporalidad para la cual la cantidad de PQRSD fue menor en unidades territoriales que se encuentran fuera del área de influencia, es así que en el siguiente ítem se analizarán las temáticas reportadas por las comunidades en sus PQRSD, aspecto de alta importancia para lograr identificar el evento que propinó un incremento imprevisto de peticiones ante esta Autoridad.* ✓ *<u>Análisis de PQRSD recepcionadas por la ANLA según las temáticas reportadas, discriminadas para los periodos 1 de julio al 31 de diciembre de 2022 y 1 de enero al 18 de mayo de 2023 y tendencia general</u>* *Este ítem se desarrollará de la siguiente manera:* ❖ *Generalidades respecto a la recepción de PQRSD por parte de la ANLA discriminando por temáticas y periodos 1 de julio al 31 de diciembre de 2022 y 1 de enero al 18 de mayo de 2023* ❖ *Análisis de las PQRSD recepcionadas por la ANLA según su temática y espacialidad, ubicación y/o localización para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023* ❖ *Análisis de las temáticas con mayores registros de PQRSD (presuntas afectaciones por altos niveles de ruido, horarios de operación aérea, altura de vuelo y reconfiguración del espacio aéreo y trayectorias). Este análisis se efectuará discriminando las PQRSD por periodos 1 de julio al 31 de diciembre de 2022 y 1 de enero al 18 de mayo de 2023, excepto la temática presuntas afectaciones por altos niveles de ruido la cual se analizará para el periodo lineal 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				A continuación, se desarrolla cada uno de los ítems: ❖ *Generalidades respecto a la recepción de PQRSD por parte de la ANLA discriminando por temáticas y periodos 1 de julio al 31 de diciembre de 2022 y 1 de enero al 18 de mayo de 2023* *Con relación a las temáticas reportadas ante la ANLA, en lo que corresponde al **periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022** se tienen las siguientes por parte de los ciudadanos, siendo la temática con mayores reportes "Percepción altos niveles de ruido" con **12** PQRSD radicadas, seguida de la temática "Solicitud de información documental del expediente" con **10** PQRSD radicadas, en este caso sobre aspectos asociados a la operación aérea del aeropuerto bajo las medidas de fase II; continuando con la temática "Presunta afectación por baja altura de sobrevuelo de aeronaves" con **4** PQRSD radicadas y por último la temática "Presunta afectación por horarios de operación" con **3** PQRSD radicadas.* *En lo que corresponde al **periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023**, se tiene que de las **101** PQRSD recepcionadas, **74** corresponden a circulación de aeronaves en un espacio aéreo que no es el habitual, resaltando con ello que este reporte es el resultado del incremento imprevisto de PQRSD para ese periodo, continuando con un reporte de **14** PQRSD que refieren percepción de altos niveles de ruido aeronáutico y las **13** PQRSD restantes muestran en cifras iguales o menores a **4** otros aspectos como baja altura de vuelo, solicitud de información documental del expediente, frecuencias de operación aérea, horarios de operación, solicitud de visita y solicitud de suspensión de la modificación de la licencia ambiental.* *En la imagen que se observa a continuación, se ilustra el comportamiento de recepción de PQRSD para el **periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023** discriminadas por temáticas y temporalidad:* *"(…)* *Ver **Figura 21**. PQRSD recepcionadas por la ANLA y discriminadas por temática y temporalidad para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023* *Fuente: Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209* *Pág. 201 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* ❖ *Análisis de las PQRSD recepcionadas por la ANLA según su temática y espacialidad, ubicación y/o localización para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023* *En lo que corresponde a este ítem se analizan las mismas temáticas presentadas en el ítem y figura anteriores, no obstante, para este caso se adicionará al análisis la procedencia de las PQRSD, en tanto se encuentren dentro o fuera del área de influencia establecida para el proyecto mediante el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, esto para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, como se ilustra en la siguiente figura:* *"(…)* *Ver **Figura 22**. PQRSD recepcionadas por la ANLA según temática, espacialidad, ubicación y/o localización durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023* *Fuente: Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209* *Pág. 202 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Conforme lo mencionado en ítems anteriores respecto a que el incremento de PQRSD se dio a partir del 1 de enero y hasta el 18 de mayo de 2023, así como también se confirmó que tal incremento se dio a partir de la radicación de PQRSD provenientes de sectores que se encuentran fuera del área de influencia del proyecto, en la siguiente imagen se discriminan las temáticas referidas en cada una de las*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				PQRSD que fueron recepcionadas para el periodo del año 2023 pero fuera del área de influencia detallando las localidades en las cuales se originaron las peticiones: ***"(…)*** ***Ver Figura 23.*** *Temáticas de PQRSD por localidad fuera del área de influencia* *Fuente: Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209* *Pág. 203 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Dado lo expresado por la figura anterior, se concluye que el incremento de PQRSD si bien se dio fuera del área de influencia, las peticiones se concentraron en las localidades de Suba y Usaquén ubicadas en el nororiente de la ciudad de Bogotá, predominando la temática "Presuntas afectaciones por reconfiguración del espacio y trayectorias aéreas", esto debido al uso de espacio aéreo por las aeronaves provenientes del Aeropuerto Internacional El Dorado dentro de la ciudad, en un corredor que no era el habitual. Dado que, además de reportar la temática antes indicada, se dan PQRSD por otras razones asociadas a la operación aérea del aeropuerto, en el siguiente ítem se hace el análisis de cada temática.* *Como conclusión de lo anterior, se confirma que la tendencia en la recepción de PQRSD por parte de la ANLA entre los periodos 1 de julio al 31 de diciembre de 2022 y 1 de enero al 18 de mayo de 2023 fue de aumento para el periodo de 2023 y que el incremento de PQRSD se marca en una temática que para el periodo del año 2022 no se dio, pero que para el año 2023 sí se obtuvo y que refiere presuntas afectaciones por reconfiguración del espacio aéreo o trayectorias, en la siguiente figura se ilustra en la convención en color el comportamiento para el periodo del año 2022 y la convención en color rojo marca el comportamiento para el periodo del año 2023:* *"(…)* *Ver* ***Figura 24.*** *Consolidado de temáticas de PQRSD correspondientes al periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023* *Fuente: Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209* *Pág. 169 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* ***Reconfiguración del espacio aéreo y trayectorias aéreas*** *Respecto al análisis de esta temática es importante en primer lugar, tener en cuenta que mediante el numeral 1.3 del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 esta Autoridad impuso a la AEROCIVIL la siguiente obligación:* *"Remisión diaria a esta Autoridad vía correo electrónico a licencias@anla.gov.co con copia a centromonitoreo@anla.gov.co, de los archivos de descarga del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aerocivil, relacionados con los niveles de ruido y trayectorias aéreas, en formato .csv" cursiva y subrayado fuera del texto original.* *Esto producto del ciberataque del cual fue víctima la AEROCIVIL el 31 de agosto de 2021 y como consecuencia del hecho la ANLA perdió la conexión remota que mantenía con el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA hoy denominado Centro de Monitoreo Aeroambiental de esa entidad, por lo cual surgió la necesidad de crear un mecanismo que permitiera diariamente contar con la información asociada a resultados de monitoreo de ruido y trayectorias razón por la cual surgió la obligación antes citada.* *Entendiendo el contexto anterior frente a la obligación establecida de remisión de información diaria, esta Autoridad en verificación al cumplimiento de la misma durante el periodo del presente seguimiento específico identifica para el caso puntual de trayectorias aéreas que la última información entregada por parte del titular de la licencia ambiental para el año 2022 correspondió a corte del mes de noviembre de esa anualidad reportada por la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				ANLA 2022254253-1-000 del 11 de noviembre de 2022 y con una entrega posterior de información respecto al reporte diario de trayectorias aéreas el día 3 de marzo de 2023 mediante comunicaciones con radicados ANLA 2023043215-1-000 y 2023043258-1-000, es así que el titular de la licencia ambiental remite a la ANLA información asociada a las trayectorias y trazas de radar de operaciones aéreas correspondientes a los años 2019, 2020, 2021, 2022 y lo corrido del año 2023, sin embargo en verificación de la información por parte del Centro de Monitoreo se observa que los archivos no contienen información respecto a las trayectorias del año 2023. *Posteriormente, la AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 2023051002-1-000 y 2023051023-1-000 del 13 de marzo de 2023 indicó lo siguiente:* *"(…)* *En el marco de ejecución de la Resolución 1728 del 04 de octubre de 2021, modificada parcialmente por la Resolución 0301 del 01 de febrero de 2022 por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA); la Aerocivil como titular del licenciamiento en lado aire del Aeropuerto Internacional El Dorado, se permite en notificar avances administrativos y contractuales para la operación del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental SVCA en la vigencia 2022 al 2026, de igual manera actualización de los procedimientos aéreos del Aeropuerto Internacional El Dorado, en los siguientes términos: (…)"* *"(…)* ***II. ACTUALIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS AÉREOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO*** *La Entidad se permite comunicar que, en cumplimiento de la política de mantener la seguridad de las operaciones aéreas del Aeropuerto, se procedió en realizar actualización de los procedimientos aéreos a partir de la última actualización del AIP – SKBO con fecha de publicación 29 de diciembre de 2022 mediante la razón de cambio AIRAC AMDT 64/22 para el Aeropuerto Internacional El Dorado.* *Dicha justificación de actualización de procedimientos aéreos tiene como sustento la unificación y el concepto de procedimientos PBN, que, si bien la tecnología implementada para el desarrollo de los procedimientos se ha ejecutado en un 100%; la reconfiguración del espacio aéreo continuamente presenta actualizaciones en su eficiencia, seguridad operacional y criterios ambientales. Así las cosas y, de conformidad con el Grupo de Diseño de procedimientos de vuelo perteneciente a la Dirección de Operaciones de Navegación Aérea, se estableció el rediseño y publicación de los procedimientos de salida RNAV con especificaciones de navegación RNAV1, para ser incluidos en la enmienda 64 del AIP – SKBO.* *De esta manera, se unificaron los procedimientos de salida convencionales con los procedimientos de salida PBN en el Aeropuerto Internacional El Dorado, debido a las características de seguridad operación y riesgo de vuelo que se presentaban y fueron emanados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), toda vez que, los procedimientos contienen el criterio de abatimiento de ruido y mayor altitud por el aumento del gradiente de ascenso en las cartas de navegación.* *Así, esta actualización de procedimientos será considera de monitoreo continuo en los parámetros ambientales del sistema de vigilancia y control ambiental con la instalación de estaciones de monitoreo de ruido (EMRI) en lugares adicionales que permitan una valoración ambiental.* *(…)"* *Sobre lo anterior como bien se nota fue hasta el 13 de marzo de 2023, que la AEROCIVIL suministra información a esta Autoridad acerca de la actualización de los procedimientos o trayectorias aéreas que implementó a partir del 29 de diciembre*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				de 2022, es decir, 74 días posteriores a la implementación traduciéndose esto en más de dos (2) meses. Adicional a lo anterior, el titular de la licencia ambiental llevó a cabo la actualización de procedimientos aéreos PBN y trayectorias sin presentar de manera previa ante esta Autoridad las consideraciones y criterios de orden ambiental y social que se tuvieron en cuenta o justificaron los cambios realizados, según se verificó en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA, en el cual no se hallaron radicados asociados a ello, así como tampoco llevó a cabo procesos previos de sensibilización, información, socialización ni divulgación ante las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros de las unidades territoriales identificadas tanto del área de influencia del proyecto como fuera de ésta acerca de las modificaciones en tales procedimientos y trayectorias. *En revisión del ICA 16 presentado ante esta Autoridad bajo los radicados 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023, tampoco se observa información relacionada con la identificación y definición de las zonas y comunidades de la ciudad de Bogotá que se estaban viendo impactadas con tal actualización; igualmente no se observan soportes que den cuenta de la ejecución de acciones previas de orden informativo, socializaciones y/o acciones de sensibilización dirigidas a las comunidades identificadas con el objetivo de manejar de manera preventiva los impactos por ruido aeronáutico que pudieron darse producto de la actualización de los procedimientos PBN y trayectorias aéreas, considerando que al haber implementado los nuevos procedimientos a partir del 29 de diciembre de 2022, en el ICA 16 que reportó las actividades desarrolladas durante el segundo semestre de 2022 con corte al 31 de diciembre de ese año se debieron desarrollar e incluir los soportes de las actividades previas de información y comunicación que era necesario ejecutar con las comunidades, autoridades, organizaciones sociales y entre otras correspondientes.* *Con lo anterior, la AEROCIVIL no consideró la trascendencia de los impactos que tal actualización podría generar en las comunidades que estarían ubicadas bajo el espacio aéreo de los nuevos procedimientos y trayectorias aéreas, motivando esto que esas comunidades de manera masiva optaran por la radicación de un número considerable de PQRSD dado que desconocían la situación que se estaba presentando, toda vez que adujeron percibir ruido aeronáutico en sectores de la ciudad de Bogotá que no contaba con este tipo de tránsito aéreo. Es así que, presentada esta situación ante la ANLA recepcionó 74 PQRSD asociadas a este evento, no obstante y como ya se mencionó, durante más de dos (2) meses de ausencia de información a causa de la extemporaneidad con que la AEROCIVIL informó respecto a tales cambios, esta Autoridad no contó con información técnica actualizada con la que pudiese atender las peticiones referidas por las comunidades dificultando con ello el cumplimiento de las funciones otorgadas a esta Autoridad y definidas a través de la Ley 99 del 22 de diciembre de 1993, Decreto-Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011, el Decreto Único Reglamentario 1076 del 26 de mayo de 2015 y el Decreto 376 del 11 de marzo de 2020* *Continuando con la cronología, mediante comunicación con radicado ANLA 2023056709-1-000 del 21 de marzo de 2023 la AEROCIVIL en alcance a las comunicaciones con radicados ANLA 2023043215-1-000 y 2023043258-1-000 del 3 de marzo de 2023 aclara que en esos documentos no incluyeron información correspondiente al reporte diario de trayectorias para el año 2023, aun cuando así lo mencionaban, es así que mediante el radicado del 21 de marzo de 2023 remite información asociada con las trayectorias y trazas de radar de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado correspondiente a los meses enero, febrero y marzo de 2023, información con la cual la ANLA a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la entidad puede acceder a la descarga de datos y verificación de las trayectorias implementadas por la AEROCIVIL a partir del mes de enero de 2023 y que estaban motivando la radicación de PQRSD por parte de*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				habitantes de sectores ubicados fuera del área de influencia del proyecto en el nororiente de la ciudad de Bogotá. *Es así que, producto de la verificación realizada por el Centro de Monitoreo de la ANLA se logra obtener información comparativa sobre la implementación de trayectorias aéreas para el mes de noviembre de 2022, es decir, previo a la actualización de los procedimientos PBN y trayectorias, respecto a la implementación de trayectorias en el mes de enero de 2023, es decir posterior a la actualización de los procedimientos, dando como resultado la siguiente imagen:* *"(…)* *Ver* ***Figura 25. Trayectorias aéreas Aeropuerto Internacional El Dorado*** ***1 de noviembre de 2022 (trazas color fucsia)*** ***1 de enero de 2023 (trazas color verde)*** ***Fuente:*** *Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA* *Pág. 207 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Con la anterior imagen en la cual se señala con línea color azul el área de influencia del proyecto de acuerdo con la curva de 65dB, es posible confirmar y concluir que en efecto para el mes de noviembre de 2022 la AEROCVIL venía implementando las trayectorias históricamente definidas (trazos en color rosa) y consecuentes con el área de influencia definida para el proyecto en el marco de la modificación de la licencia ambiental autorizada por esta Autoridad mediante el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.* *No obstante, en el mes de enero de 2023 se observa de forma evidente que hubo una modificación en las trayectorias (trazos color verde) implementadas por las aeronaves que hacen uso del Aeropuerto Internacional El Dorado, con un traslado notorio hacia el oriente de la ciudad de Bogotá y desplazamiento hacia el norte de la misma, coincidiendo tal modificación de trayectorias con las localidades de Barrios Unidos, Suba y Usaquén las cuales como ya se observó anteriormente correspondieron a las localidades fuera del área de influencia que generaron un incremento en la radicación de PQRSD ante la ANLA para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023, motivadas por el uso de trayectorias no habituales por parte de las aeronaves que operan desde el Aeropuerto Internacional El Dorado* *Como se mencionó y mostró en la imagen anterior, con los datos de las nuevas trayectorias y la información del SVCA, esta Autoridad pudo determinar el cambio en el comportamiento de la curva de los 65 dB que delimita el área de influencia, como se muestra en la siguiente imagen, por tanto los cambios de procedimientos y trayectorias generaron una situación que llevó a percibir por parte de los habitantes de los sectores Andes, Modelo Norte José Joaquín Vargas, Niza Antigua, El Batán, Pasadena, Santa Bárbara Occidental, La Calleja, Santa Ana Oriental, Chicó, Pontevedra, Canaima, Prado Veraniego, Mazurén, Julio Flores, Mirandela y Victoria Norte entre otros de la zona, presuntos altos niveles de ruido aeronáutico.* *En la siguiente figura la línea color fucsia muestra el área de influencia del proyecto de acuerdo a lo definido en el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 para la curva de ruido de 65dB, la línea color azul muestra el desplazamiento del área de influencia antes mencionada a partir de la implementación de los nuevos procedimientos (29 de diciembre de 2022) y las trazas color naranja en el círculo rojo, señalan las trayectorias utilizadas por las aeronaves entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023 observándose bajo estas los barrios antes indicados, confirmando de esta manera que efectivamente las PQRSD provenientes de tales sectores se basaron en el uso de ese espacio aéreo por parte de la AEROCIVIL:* *"(…)*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***
*Ver **Figura 26.** Trayectorias aéreas Aeropuerto Internacional El Dorado entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023* *Barrios Nororiente de la ciudad de Bogotá bajo trayectorias (círculo rojo)* *Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA* *Pág. 208 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Esto teniendo en cuenta tal como ya se mencionó que, previo a la implementación de los nuevos procedimientos o trayectorias aéreas, la AEROCIVIL no presentó ante la ANLA información asociada a la actualización de procedimientos PBN y trayectorias que pretendía llevar a cabo, así como en el ICA 16 presentado ante esta Autoridad bajo los radicados 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023, tampoco se observa información relacionada con la identificación y definición de las zonas y comunidades de la ciudad de Bogotá que se verían impactadas con tal actualización; igualmente no se observan soportes que den cuenta de la ejecución de acciones previas de orden informativo, socializaciones y/o acciones de sensibilización dirigidas a las comunidades identificadas con el objetivo de manejar de manera preventiva los impactos por ruido aeronáutico que pudieron darse producto de la actualización de los procedimientos PBN y trayectorias aéreas.* *En ese orden de ideas para el día 18 de mayo de 2023 se contaba con un total de **74** PQRSD asociadas a trayectorias aéreas no habituales, siendo **67** PQRSD provenientes de sectores de la ciudad de Bogotá localizados fuera del área de influencia como se observa en la figura 15 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *De las PQRSD mencionadas se obtuvo una PQRSD a nombre de la señora Claudia Almanza presentada ante esta Autoridad mediante la comunicación con radicado ANLA 2023035559-1-000 del 23 de febrero de 2023 en la cual refirió solicitud de visita al sector de Niza Antigua con el objetivo de verificar la situación presentada en el sector por el uso de trayectorias aéreas no habituales y presuntos altos niveles de ruido aeronáutico, en efecto la visita se llevó a cabo el día 30 de marzo de 2023 por parte de esta Autoridad con la participación de profesionales de las subdirecciones de seguimiento de licencias ambientales y mecanismos de participación ciudadana ambiental, así como asistencia por parte de profesionales de la AEROCIVIL, durante la actividad se contó con la asistencia de la peticionaria y otros habitantes no sólo del barrio Niza Antigua sino de otros sectores del nororiente de la ciudad de Bogotá como El Batán, Chicó, Pasadena, Santa Bárbara, Santa Bárbara Occidental, Santa Ana Oriental, La Calleja, Canaima, entre otros, quienes manifestaron afectaciones por el paso de aeronaves sobre esos sectores y que consideran no es la ruta aérea habitual, sumado esto a la frecuencia de la operación y altos niveles de ruido. Dada la situación expuesta por los habitantes de esos sectores, la AEROCIVIL asumió como compromiso generar espacios de socialización para dar a conocer la información técnica que les justificó realizar la actualización de los procedimientos aéreos.* *Es así como, la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 2023072808-1-000 del 5 de abril de 2023, informa a esta Autoridad programación para llevar a cabo los espacios de socialización con la comunidad del barrio Pasadena y barrios cercanos sobre los resultados de monitoreo de ruido aeronáutico obtenidos a partir de la Estación de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI 01 instalada en el sector de Pasadena así:* ***Programación Reuniones Informativas sobre los resultados de monitoreo de ruido aeronáutico obtenidos a partir de la Estación de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI 01***

Fecha	***Horario***	***Modalidad***	***Lugar***	***Dirección***
Sábado 15 de abril	*10:00am a 12:00pm*	*Presencial*	*Salón Comunal*	*Cr. 51 Cl. 103B -99*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***							

			Barrio Pasadena	
Jueves 20 de abril	8:00am a 10:00am	Presencial	Edificio Acento	Cl. 106A No. 48 -50
Viernes 21 de abril	5:00pm a 7:00pm	Virtual	vía Teams	https://acortar.link/xeiejN

Fuente: *Comunicación con radicado ANLA 2023072808-1-000 del 5 de abril de 2023*

En algunos de estos espacios participó la ANLA, en ellos la AEROCIVIL socializó a la comunidad las razones que justificaron la actualización de los procedimientos aéreos PBN y trayectorias sobre la base de la seguridad operacional, lo que ha llevado a que las aeronaves despeguen del Aeropuerto Internacional El Dorado y tomen el sentido hacia el oriente para hacer el viraje hacia el norte de la ciudad sobre la autopista norte; así como los resultados de los monitoreos de ruido y aspectos asociados a la frecuencia operacional; por su parte la ANLA indicó igualmente lo referido al seguimiento desde sus competencias; no obstante la información suministrada por la AEROCIVIL, la comunidad de manera insistente manifestó su inconformidad aduciendo que los sectores en los que residen no han sido ruta aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado, por lo cual solicitan modificar las trayectorias y aislarlas de estos sectores.

En estos espacios la AEROCIVIL informa a las comunidades que para el mes de mayo de 2023, obedeciendo aspectos de seguridad operacional modificará nuevamente las trayectorias aéreas regresándolas a las históricamente utilizadas y guían el viraje una vez hagan el despegue sobre el espacio aéreo de la avenida Boyacá hacia el norte y de esta manera no circularán hacia el oriente de la ciudad llegando a la autopista norte como lo hacían desde el 29 de diciembre de 2022, sin embargo, es en la reunión virtual efectuada el día 21 de abril de 2023 que la información es confirmada por parte de la AEROCIVIL asegurando que, a partir del día 18 de mayo de 2023 se implementaría tal cambio.

Ahora, la AEROCIVIL programó reunión de información con la representante a la cámara Julia Miranda, la cual fue de modalidad mixta, es decir, virtual y presencial y a la cual asistió la ANLA de manera virtual, espacio en el cual la AEROCIVIL confirma nuevamente que a partir del 18 de mayo de 2023 se generarían nuevos ajustes en los procedimientos aéreos PBN y trayectorias.

Sobre lo anterior, si bien las PQRSD se originaron en barrios ubicados en el nororiente de la ciudad de Bogotá, la actualización de procedimientos PBN aéreos y trayectorias a partir del 29 de diciembre de 2022 y hasta el 18 de mayo de 2023 también se dieron para el tránsito de aeronaves en dirección al sur de la ciudad de Bogotá, tal como se observa en la siguiente figura dentro del círculo color rojo, no obstante, para este caso no se presentaron PQRSD asociadas a reconfiguración del espacio aéreo como se puede visualizar en la figura 23 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

"(…)
Ver ***Figura 27.*** *Trayectorias aéreas Aeropuerto Internacional El Dorado entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023 /Barrios Suroccidente de la ciudad de Bogotá bajo trayectorias (círculo rojo)/Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA/Pág. 210 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Posterior a la identificación por parte de esta Autoridad respecto a la actualización de procedimientos aéreos PBN y trayectorias, efectuada por la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre de 2022, la ANLA en respuesta a comunicación de esa entidad con radicado 2023051002-1-000 del 13 de marzo de 2023 asociada a información sobre el proceso de contratación del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental a partir del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA) y actualización de los

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				procedimientos aéreos del Aeropuerto Internacional El Dorado, mediante comunicación con radicado 20234000038541 del 4 de mayo de 2023 requiere la siguiente información: *"(…)* *respecto al numeral "**II ACTUALIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS AÉREOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO"** de la comunicación referenciada en el asunto, se requieren las siguientes claridades e información por parte de la AEROCIVIL:* *a. Presentar información detallada y gráfica respecto a las modificaciones realizadas a los procedimientos aéreos, presentando una comparación entre las condiciones anteriores al cambio de procedimientos y las condiciones actuales con los procedimientos actualizados, enfatizando en describir y mostrar en qué consistieron los cambios reportados.* *b. Informar el porcentaje y avance de implementación de los procedimientos actualizados. Si es necesario informar la proyección de implementación de los mismos.* *c. Definir cuáles fueron los criterios ambientales y explicar la forma en que se tuvieron en cuenta dentro de la actualización de procedimientos aéreos que reporta en la comunicación referenciada en el asunto.* *d. Dentro de la definición de los procedimientos aéreos actualizados, informar si fueron realizados ejercicios de modelación de escenarios en el marco de tal actualización y de manera consecuente explicar bajo qué mecanismos fueron evaluadas las posibles repercusiones de carácter social y ambiental que esos cambios podrían generar en el área de influencia bajo la curva de 65dB definida en el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.* *e. Como es de su conocimiento, se ha detectado aumento en el reporte de quejas provenientes de sectores de la ciudad de Bogotá que se encuentran fuera del área de influencia y desde los cuales no se tenían registros de comunicaciones anteriormente, por lo cual es necesario que explique claramente si estos nuevos procedimientos implican modificaciones a los corredores de las trayectorias de radar inicialmente definidas y evaluadas por esta Autoridad.* *f. Presentar los documentos mencionados en su comunicación asociados al rediseño y publicación de los procedimientos de salida RNAV con especificaciones de navegación RNAV1, para ser incluidos en la enmienda 64 del AIP – SKBO, así como los correspondientes a la actualización del AIP – SKBO con fecha de publicación 29 de diciembre de 2022 mediante la razón de cambio AIRAC AMDT 64/22 para el Aeropuerto Internacional El Dorado.* *g. Informar en el marco de las medidas establecidas en la ficha de manejo para el medio socioeconómico PMA-PGS-02 Información y comunicación, las acciones de información y socialización acerca de la actualización de los procedimientos aéreos mencionados en su comunicación, desarrolladas frente a las comunidades del área de influencia establecida para el proyecto a través del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y aquellas que si bien no hacen parte de esa área de influencia sí se encuentran dentro del corredor aéreo utilizado actualmente producto de la actualización de tales procedimientos que según usted informa se dieron a partir de la última actualización del AIP – SKBO con fecha de publicación 29 de diciembre de 2022 mediante la razón de cambio AIRAC AMDT 64/22 para el Aeropuerto Internacional El Dorado.* *De acuerdo con lo descrito esta Autoridad Nacional solicita que en un plazo no mayor a quince (15) días la AEROCIVIL presente la información listada tanto para operación del sistema de vigilancia y control ambiental, así como referente a la actualización de los procedimientos aéreos del Aeropuerto Internacional El Dorado.* *(…)"* *Referente a lo anterior, la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 20236200311042 del 5 de julio de 2023 en respuesta a comunicación de esta*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				Autoridad con radicado 20234000038541 del 4 de mayo de 2023, indica lo siguiente frente a la actualización de procedimientos aéreos y trayectorias realizados a partir del 29 de diciembre de 2022 puntualmente lo que refiere a la información requerida para el medio socioeconómico: *"(…)* *En ese sentido la Aerocivil sustentada en el documento "PANS ATM 4444 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el cual fue actualizado según enmienda 11 de 2022 con base en la Circular 350 de la OACI (Directrices para la aplicación de salidas de divergencia reducida), donde permite salidas de pistas paralelas independientes hasta dos (2) millas después del extremo de salida de pista sin la aplicación de separación de 30 grados", así como, lo establecido en el documento 8168 "OPERACIÓN DE AERONAVES" – Volumen II "construcción de procedimientos de vuelo visual y por instrumentos" – capítulo 2 "PROCEDIMIENTOS GENERALES PARA PROCEDIMIENTOS DE SALIDA" – numeral 2.2.4, donde expresa: "La aeronave mantendrá la dirección de la pista hasta alcanzar una altura mínima de 120 m (394 ft) (Cat H, 90 m (295 ft)) por encima de la pista/FATO antes de comenzar el viraje"; Decide actualizar los procedimientos únicamente en la fase de salida inicial sin la aplicación de la divergencia de 15 grados al costado izquierdo para la pista norte, o 15 grados para las salidas por la pista sur; de esta manera se mitigo la ventana de riesgo operacional que se encontraba latente desde el año 2017.* *De igual manera se aclara que con la actualización de los procedimientos RNAV 1 en la fase inicial de salida del aeropuerto El Dorado, se unificaron a una sola trayectoria las salidas convencionales, "las cuales se encuentran diseñadas y publicadas desde hace más de una década" con las salidas PBN, lo que beneficia al medio ambiente, al confinar en una sola las diferentes trayectorias de vuelo.* *"(…)* *Ver imagen Cuadro comparativo de procedimientos de vuelo/ Pág. 169 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023./Pág. 213 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *"(…)* *Ver gráfica de los procedimientos/Pág. 213 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* ***Nota 1:** A partir del 29 de diciembre de 2022, se cambia la nomenclatura de pistas del aeropuerto internacional el dorado, debido a la actualización por declinación magnética.* ***Nota 2:** Se aclara que con la actualización de los procedimientos PBN despegando del aeropuerto internacional El Dorado, se modificaron levemente las trayectorias en el área de influencia (únicamente 16° grados de desviación), por fuera del área de influencia, las trayectorias han sido desplazadas y seguirán sufriendo modificaciones por tratarse de operaciones aéreas dinámicas, las cuales se desplazan conforme a variables como: seguridad operacional, meteorología cambiante y avances en la ciencia aeronáutica entre otros.* ***Literal b:** "(...)Informar el porcentaje y avance de implementación de los procedimientos actualizados. Si es necesario informar la proyección de implementación de estos. (...)"* ***Respuesta al literal b:*** *Cabe resaltar, que los procedimientos objeto de cambio fueron realizados con mínimas actualizaciones con los fines de mitigar tanto el impacto ambiental a la población, como, el de reducir el riesgo de seguridad operacional de las aeronaves que sobrevuelan la ciudad de Bogotá, de esta manera el avance de los procedimientos actualizados llegó al 100%, de tal manera que desde el pasado 18 de mayo de 2023, se iniciaron las actividades aéreas como se muestra a continuación.* *"(…)* *Ver gráfica implementación de procedimientos de vuelo/Pág. 214 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				Literal c: *"(...) Definir cuáles fueron los criterios ambientales y explicar la forma en que se tuvieron en cuenta dentro de la actualización de procedimientos aéreos que reporta en la comunicación referenciada en el asunto. (...)"* ***Respuesta al literal (c):*** *En el rediseño de los procedimientos de salida se tuvieron en cuenta los criterios de diseño de procedimientos establecidos en el Documento 8168 de la Organización de Aviación Civil Internacional, con el objetivo de reducir el sobrevuelo de las aeronaves en la ciudad y desplazar su trayectoria hacia el occidente de la autopista norte, cerca de los cerros de suba.* *Literal d: "(...) Dentro de la definición de los procedimientos aéreos actualizados, informar si fueron realizados ejercicios de modelación de escenarios en el marco de tal actualización y de manera consecuente explicar bajo qué mecanismos fueron evaluadas las posibles repercusiones de carácter social y ambiental que esos cambios podrían generar en el área de influencia bajo la curva de 65dB definida en el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. (...)"* ***Respuesta al literal (d):*** *En concordancia con las respuestas anteriores, está Dirección reitera que los cambios realizados dentro del área de influencia del aeropuerto El Dorado fueron los mínimos requeridos por solicitudes de las aerolíneas por motivos de seguridad operacional.* *Literal e: "(...). Como es de su conocimiento, se ha detectado aumento en el reporte de quejas provenientes de sectores de la ciudad de Bogotá que se encuentran fuera del área de influencia y desde los cuales no se tenían registros de comunicaciones anteriormente, por lo cual es necesario que explique claramente si estos nuevos procedimientos implican modificaciones a los corredores de las trayectorias de radar inicialmente definidas y evaluadas por esta Autoridad. (...)"* ***Respuesta al literal (e):*** *Los nuevos procedimientos publicados en la enmienda 65, con fecha 18 de mayo de 2023, no modifican la trayectoria inicial de despegue, toda vez que mantienen rumbo de pista de 135°, tal como se ha venido realizando desde el pasado 29 de diciembre de 2022, lo anterior para evitar afectar la seguridad operacional de las aeronaves; Pero ahora, inician el viraje alcanzado 500 pies sobre el terreno, lo que implica que la trayectoria de vuelo no se extiende como lo venían haciendo entre el 29 de diciembre 2022 y el 18 de mayo 2023, sino que ahora posterior al viraje, sobrevuelan los cerros de suba y sus alrededores sobre zonas residenciales densamente menos pobladas en la ciudad de Bogotá.* *Y como se mencionó en respuestas anteriores, las modificaciones realizadas de los procedimientos de salida del aeropuerto El Dorado enmiendas 64 y 65, fueron las mínimas requeridas por motivos de seguridad operacional solicitado por diversas aerolíneas.* *Literal f: "(...) Presentar los documentos mencionados en su comunicación asociados al rediseño y publicación de los procedimientos de salida RNAV con especificaciones de navegación RNAV1, para ser incluidos en la enmienda 64 del AIP – SKBO, así como los correspondientes a la actualización del AIP – SKBO con fecha de publicación 29 de diciembre de 2022 mediante la razón de cambio AIRAC AMDT 64/22 para el Aeropuerto Internacional El Dorado. (...)"* ***Respuesta al literal (f):*** *Para constancia de lo indicado en los párrafos anteriores, se adjuntan a esta comunicación, las cartas de navegación de los procedimientos de vuelo por instrumentos de salida del aeropuerto internacional El Dorado de Bogotá, correspondientes a la enmienda 64 con entrada en vigor el 29 de diciembre de 2022 y la enmienda 65, la cual entró en vigor el pasado 18 de mayo de 2023.* *"(…)* *g. Informar en el marco de las medidas establecidas en la ficha de manejo para el medio socioeconómico PMA-PGS-02 Información y comunicación, las acciones de información y socialización acerca de la actualización de los procedimientos aéreos mencionados en su comunicación, desarrolladas frente a las comunidades del área de influencia establecida para el proyecto a través del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y aquellas que si bien no hacen parte de esa área de influencia sí se encuentran dentro del corredor aéreo utilizado actualmente producto de la actualización de tales procedimientos que*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				según usted informa se dieron a partir de la última actualización del AIP – SKBO con fecha de publicación 29 de diciembre de 2022 mediante la razón de cambio AIRAC AMDT 64/22 para el Aeropuerto Internacional El Dorado. *(…)"* ***Respuesta:*** *Las actividades de divulgación son consideradas en marco de la atención e información con las comunidades; de lo cual, la gestión social no es limitada únicamente a espacios en el área de influencia sino aquellos sectores en donde se relacionen impactos, incluso aquellos considerados de orden irrelevante o extra-auditivo a partir del criterio de resultados técnicos. De esta manera, la Entidad ha participado en los diferentes espacios solicitados por las comunidades a fin de resaltar las actualizaciones de los procedimientos en función de la seguridad operacional aérea del aeropuerto, aeronaves y tripulación a bordo.* *Es importante señalar que en el marco del Decreto 1079 de 2015 – Artículo 1.2.1.3., es la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, quien tiene las funciones de organización del espacio aéreo y; por ende, de los procedimientos aéreos de los aeropuertos del territorio nacional en términos de seguridad operacional; así:* *"(…)* *ARTÍCULO 1.2.1.3. Aeronáutica Civil - Aerocivil. Tiene como objetivo garantizar el desarrollo de la aviación civil y de la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales en materia económico-social y de relaciones internacionales.* *(…)" – Decreto 1079 de 2015.* *Adicionalmente, el programa de gestión social cuenta con una valoración y atención a las comunidades que indicaron un cambio de percepción a las trayectorias y, por ende, a los niveles de ruido producto de la operación aérea. Estos son algunos de los espacios efectuados de socialización que serán de reporte en los Informes de Cumplimiento Ambiental de conformidad con lo indicado en el "(…) ARTÍCULO 2.2.2.3.9.1. Control y seguimiento. Los proyectos, obras o actividades sujetos a licencia ambiental o plan de manejo ambiental, serán objeto de control y seguimiento por parte de las autoridades ambientales, con el propósito de: (…)* *1. Allegados los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICAs) la autoridad ambiental competente deberá pronunciarse sobre los mismos en un término no mayor a tres (3) meses. (…)"* *"(…)* *Adicionalmente, en el marco de la actual licencia ambiental bajo la Resolución 1728 del año 2021, es fundamental contar con la actualización constante de nuestro canal de divulgación general, que en este caso en la página oficial de la Aeronáutica Civil. Por esta razón, en la página inicial encontramos el botón AIS en cual contiene la documentación integrada que garantiza la seguridad, regularidad y eficacia de las operaciones aéreas. Allí al ingresar encontramos en el subtítulo eAIP, la publicación de información Aeronáutica, donde se define bajo el RAC 1 lo siguiente: La publicada por el Estado, o con su autorización que contiene información aeronáutica de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea. (RAC 1 – Definiciones).* *De esta manera a continuación se visualiza las actualizaciones realizadas para el Aeropuerto Internacional El Dorado: (…)"* *"(…)* *Así mismo, es indispensable articular que nuestro canal de comunicación y atención al ciudadano, han permitido dar repuesta oportuna alrededor de 240 peticionarios, los cuales se ha informado de los cambios y actualización de trayectoria y las razones técnicas que buscan mejorar los posibles riesgos operaciones. Para esto, se podrá evidenciar en el ICA del primer semestre del año 2023, cada una de las repuestas y solicitudes que permiten encontrar otro espacio de socialización frente a las preguntas de la ciudadanía. Finalmente, La Aeronáutica Civil no solo trabajó con las unidades territoriales identificadas dentro del área de influencia; sino que, desde la gestión Social de la Entidad, se han vinculado a todos y todas las personas que han requerido algún tipo de información sobre los procesos que se adelantan en la operación aérea del aeropuerto internacional El Dorado. Es así que en el primer semestre se*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				*realizaron socializaciones en barrios como Pasadena, Puente largo y Niza Antigua, ediles de la localidad de Barrios Unidos, en los cuales se dieron cuenta de las diferentes acciones que adelanta la Aeronáutica para mitigar los impactos producto de la operación aérea. Sin embargo, es importante mencionar que la delimitación del área de influencia se basa en los términos de referencia de los estudios de impacto ambiental, por lo cual las medidas están focalizadas en el área definida por la Autoridad Nacional de Licencia Ambiental y La Aeronáutica Civil. De esta manera se seguirá realizando las actividades de control y las solicitudes por parte de la ciudadanía**.* *(…)"* *Dado lo anterior se confirma que, la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre de 2022 y posteriormente a partir del 18 de mayo de 2023 generó modificaciones en los procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas tanto hacia el nororiente de la ciudad de Bogotá como en las trayectorias aéreas hacia el sur de la ciudad (aspecto que la AEROCIVIL no menciona en comunicación del 5 de julio de 2023 antes citada de manera textual), como se logra observar en la siguiente imagen dentro del círculo color rojo:* *"(…)* *Ver **Figura 28.** Trayectorias aéreas Aeropuerto Internacional El Dorado* *1 de noviembre de 2022 (trazas color fucsia)* *1 de enero de 2023 (trazas color verde)* *Trayectorias hacia el sur de la ciudad de Bogotá (círculo color rojo)* *Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA* *Pág. 217 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Al respecto la AEROCIVIL en su comunicación con radicado 20236200311042 del 5 de julio de 2023 informa a la ANLA que tales procedimientos se encuentran implementados al 100%. Al respecto frente a las acciones asociadas al medio socioeconómico según las respuestas presentadas por esa entidad ante las inquietudes de esta Autoridad, en la misma comunicación del 5 de julio de 2023 la AEROCIVIL en respuesta a la inquietud planteada por esta Autoridad respecto a los mecanismos utilizados para evaluar posibles repercusiones de carácter social y ambiental, indica de manera ligera que los cambios realizados dentro del área de influencia fueron mínimos, no obstante, para esta Autoridad es claro que, la repercusión de tales cambios no se dieron dentro del área de influencia establecida para el proyecto sino fuera de ésta, tal como se observa en las figuras 5, 8, 9 y 10 a 15 las cuales demuestran que a partir de la modificación en los procedimientos aéreos PBN y trayectorias, es decir para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023 se generó un fenómeno de incremento imprevisto de PQRSD del 341% con la recepción de 130 PQRSD en comparación con el segundo semestre de 2022 temporalidad en la cual se contó con ingreso de 29 PQRSD ante esta Autoridad, razón por la cual se considera que la respuesta brindada por la AEROCIVIL no corresponde con la realidad de lo acontecido y se hace énfasis en la importancia de haber evaluado previamente las posibles consecuencias que tendría la implementación de nuevos procedimientos aéreos en el marco de la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado.* *Ahora, con relación al cuestionamiento frente al aumento en el reporte de quejas provenientes de sectores ubicados fuera del área de influencia del proyecto y si los nuevos procedimientos implican modificaciones a los corredores de las trayectorias, la AEROCIVIL en su respuesta del 5 de julio de 2023 manifiesta que, la trayectoria inicial de despegue no se modifica y que a partir del 18 de mayo de 2023 el viraje alcanza una altura de 500 pies lo cual genera que la trayectoria de vuelo no se extienda como se produjo entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023 sobrevolando así los cerros de suba y sus alrededores sobre zonas residenciales densamente menos pobladas en la ciudad de Bogotá, con lo cual esta Autoridad concluye que efectivamente la AEROCIVIL entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				de mayo de 2023 generó impactos sobre comunidades residentes en sectores de la ciudad de Bogotá que se encuentran fuera del área de influencia del proyecto, impactos que al no haberse evaluado previamente, tuvo como resultado impactos adversos como desinformación, generación de expectativas entre los habitantes de los sectores que se consideraron afectados, así como generación de conflictos frente al proyecto materializados en el incremento de PQRSD radicadas ante esta Autoridad y ante la AEROCIVIL para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023. *Finalmente, la AEROCIVIL a través de la comunicación del 5 de julio de 2023, respecto a la solicitud de información realizada por esta Autoridad sobre las acciones de socialización acerca de la actualización de los procedimientos aéreos en el marco de las medidas contenidas en la ficha de manejo para el medio socioeconómico PMA-PGS-02 Información y comunicación, indica respecto a su participación en diferentes espacios solicitados por las comunidades para dar claridad respecto s a los cambios realizados entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023, no obstante estos acercamientos se llevaron a cabo en el mes de abril de 2023 como ya fue mencionado anteriormente, es decir más de 90 días después de la implementación de los nuevos procedimientos aéreos y trayectorias.* *De la misma manera, resalta la actualización constante del canal de divulgación general, haciendo alusión a la página oficial de la Aeronáutica Civil, aspecto que fue evaluado en la medida 1 "Mantener actualizada la información de la página web semestralmente e informar a las comunidades y entidades de la disponibilidad de la información" de la presente ficha de manejo en la cual se hacen las consideraciones pertinentes por parte de esta Autoridad identificando que la información que refiere la AEROCIVIL fue publicada respecto a las actualizaciones de procedimientos aéreos, se dio de manera extemporánea al contar con fecha de publicación del 23 de agosto de 2023; permitiendo de esta manera a esta Autoridad concluir sobre este aspecto que la AEROCIVIL no llevó a cabo acciones previas de sensibilización y socialización ante las comunidades acerca de la actualización de los procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas.* *Acorde a lo expuesto y teniendo en cuenta la más reciente modificación de los procedimientos y trayectorias, implementados a partir del 18 de mayo de 2023, es necesario que el titular de la licencia ambiental remita a esta Autoridad lo siguiente:* - *Información relacionada con las unidades territoriales menores (localidades/barrios/sectores) de la ciudad de Bogotá que se encuentran fuera del área de influencia establecida para el proyecto y que se identifican pueden ser objeto de impactos asociados a ruido aeronáutico motivado por los procedimientos PBN y trayectorias implementadas por la AEROCIVIL tanto hacia el norte como hacia el sur de la ciudad de Bogotá a partir del 18 de mayo de 2023. Así como la programación y soportes documentales (actas, registros de asistencia, fotográficos, entre otros) de la ejecución de actividades de sensibilización, información y divulgación dirigidas a esas comunidades, autoridades locales, organizaciones sociales, entre otros, acerca de los ajustes realizados en los procedimientos aéreos y trayectorias a partir del 18 de mayo de 2023. Esto tomando como base lo informado por la AEROCIVIL a través de comunicación con radicado ANLA 20236200311042 del 5 de julio de 2023 en la cual ilustra la manera gráfica la manera en que se implementaron a partir del 18 de mayo de 2023 los procedimientos PBN y trayectorias aéreas hacia el norte de la ciudad de Bogotá como se muestra en el círculo rojo de la siguiente figura y aunque no muestra dentro de la misma los procedimientos aéreos y trayectorias hacia el sur de Bogotá, a partir del análisis de los datos diarios de trayectorias por parte del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, sí identificaron que los procedimientos también fueron modificados en el sentido sur.*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				Ahora, como lección aprendida de lo realizado por AEREOCIVIL, esto es, implementar cambios en procedimientos PBN y trayectorias de vuelo sin informar de forma previa a la comunidad y a la Autoridad Ambiental, se hace necesario contar con condiciones claras en el instrumento de manejo para que no se presente de nuevo esta situación. *En ese orden de ideas,* ***en aquellos casos que la AEROCIVIL tenga la intención de cambiar los procedimientos PBN y trayectorias aéreas****, en atención al objetivo trazado en la ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y comunicación el cual plantea "Mantener los canales de comunicación e información con las comunidades y entidades del área de influencia, de manera clara y oportuna frente a las actividades que se desarrollan en el aeropuerto Internacional El Dorado en lo correspondiente a la ejecución del proyecto y el PMA, sus avances, tareas ambientales y sociales en ejecución y desarrollo", debe ajustar esta ficha de manejo, específicamente la medida "Encuentros y socializaciones con comunidad, autoridades y organizaciones interesadas" establecidas mediante el artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, en el sentido de incluir las siguientes acciones:* - *Presentar a la ANLA mínimo con dos (2) meses de anterioridad a la implementación de actualizaciones de procedimientos PBN y trayectorias aéreas, a partir de a partir de las modelaciones predictivas de dichas trayectorias la identificación de las unidades territoriales (localidad, UPZ, barrio, municipio, vereda) tanto del área de influencia como fuera de ésta que se verán impactadas con los cambios a implementar.* - *Convocar con un mínimo de quince (15) días de anterioridad a la fecha de realización de las actividades de sensibilización, socialización y divulgación de cambios en procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas, a las comunidades, autoridades locales y/o municipales, organizaciones sociales de base, entre otras, de lo cual la AEROCIVIL deberá presentar a esta Autoridad en el ICA que corresponda los soportes que demuestren la fecha de realización de la convocatoria y modo (envío por correo certificado, correo electrónico, entrega física, entre otros).* - *Efectuar mínimo con un (1) mes de anterioridad a la implementación de actualizaciones de procedimientos PBN y trayectorias aéreas, acciones de sensibilización, socialización y divulgación (presenciales y/o virtuales) dirigidas a las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros de las unidades territoriales identificadas tanto del área de influencia del proyecto como fuera de ésta, acerca de la actualización de procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas; en estos espacios se deberá suministrar como mínimo información asociada a:* *a) Los criterios ambientales, sociales y técnicos que justifican la actualización de los procedimientos aéreos y trayectorias.* *b) Los impactos ambientales y sociales a generar.* *c) Las posibles medidas ambientales de prevención, mitigación, control y compensación a implementarse en atención a los impactos identificados conforme a lo definido en el Plan de Manejo Ambiental – PMA y Plan de Seguimiento y Monitoreo – PSM del proyecto.* *d) La conformación y funcionamiento del sistema de monitoreo (cantidad y localización de las estaciones de medición de ruido y calidad de aire) con el cual se hace seguimiento a los cambios propuestos.*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				De lo anterior, la AEROCIVIL deberá presentar a esta Autoridad en el ICA correspondiente los soportes documentales (actas que registren el orden del día, desarrollo de cada uno de los puntos del orden del día, inquietudes manifestadas por los asistentes y las respectivas respuestas brindadas, registros de asistencia, fotográficos y fílmicos éste último en caso de generarse) de las actividades ejecutadas. - *Realizar reuniones trimestrales a partir de la fecha implementación de actualizaciones de procedimientos PBN y trayectorias aéreas por espacio mínimo de un (1) año, dirigidas a las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros de las unidades territoriales identificadas tanto del área de influencia del proyecto como fuera de ésta, espacios en los cuales se deberán abordar temáticas asociadas al avance de la implementación de los nuevos procedimientos PBN y trayectorias aéreas, así como de las medidas empleadas para la mitigación o manejo de impactos identificados, atención y seguimiento a las PQRSD recepcionadas producto de la implementación de tales procedimientos y trayectorias.* *Adicional a lo anterior, en cada una de las reuniones trimestrales, la AEROCIVIL deberá aplicar un instrumento de evaluación tipo encuesta a las personas asistentes y participantes con el objetivo de identificar el nivel de satisfacción frente a la implementación de la actualización de procedimientos PBN y trayectorias, información que deberá ser sistematizada y analizada de manera cuantitativa y cualitativa producto de lo cual se deberán presentar las acciones de mejora pertinentes.* - *Presentar a la ANLA con mínimo un (1) mes de anterioridad a la ejecución de las siguientes actividades, un cronograma que incluya el desarrollo de estas teniendo en cuenta la temporalidad establecida para cada una:* *a) Identificación de las unidades territoriales (localidad, UPZ, barrio, municipio, vereda) tanto del área de influencia como fuera de ésta que se verán impactadas con los cambios a implementar.* *b) Convocatoria dirigida a las comunidades, autoridades locales y/o municipales, organizaciones sociales de base, entre otras, a las actividades de sensibilización, socialización y divulgación de cambios o actualizaciones en procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas.* *c) Acciones de sensibilización, socialización y divulgación (presenciales y/o virtuales) dirigidas a las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros de las unidades territoriales identificadas tanto del área de influencia del proyecto como fuera de ésta, acerca de la actualización de procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas.* *d) Fecha específica de implementación de cambios o actualizaciones de procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas.* *e) Reuniones trimestrales a partir de la fecha implementación de actualizaciones de procedimientos PBN y trayectorias aéreas por espacio mínimo de un (1) año, dirigidas a las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros de las unidades territoriales identificadas tanto del área de influencia del proyecto como fuera de ésta.*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				- *Incluir los indicadores de cumplimiento correspondientes de acuerdo con los ajustes requeridos para la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y Comunicación.* *Referente a lo anterior, es preciso aclarar que si bien el objetivo de la ficha de manejo está enfocado al área de influencia, es necesario que para este tipo de eventos que impliquen modificaciones en los procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas, esos canales de información y comunicación previamente se den con las comunidades que se identifiquen como receptoras de los impactos que tales modificaciones puedan generar, aclarando que al referirse a comunidades, éstas pueden ubicarse tanto dentro como fuera del área de influencia, esto último en el marco del Acuerdo de Escazú sancionado como Ley por la presidencia de la República de Colombia el día 5 de noviembre de 2022 y cuyo objetivo es "garantizar la implementación plena y efectiva en América Latina y el Caribe de los derechos de acceso a la información ambiental, participación pública en los procesos de toma de decisiones ambientales y acceso a la justicia en asuntos ambientales, así como la creación y el fortalecimiento de las capacidades y la cooperación, contribuyendo a la protección del derecho de cada persona, de las generaciones presentes y futuras, a vivir en un medio ambiente sano y al desarrollo sostenible."* ***Presuntas afectaciones por altos niveles de ruido*** *Frente a esta temática el análisis se llevará a cabo para el periodo completo de seguimiento, es decir desde el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, no obstante, se mencionarán algunos datos de manera discriminada pero simultáneamente para cada uno de los periodos analizados siendo segundo semestre de 2022 y 1 de enero al 18 de mayo de 2023, lo cual no afectará la visual que se pretende mostrar frente al comportamiento de ruido sobre una misma línea de tiempo.* *Adicionalmente, se analizará el aspecto de espacialidad, ubicación y/o localización de las PQRSD recepcionadas por a ANLA.* *En ese sentido se tiene respecto a esta temática que, para el **periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022**, se cuenta con un total de **12** PQRSD asociadas a presuntas afectaciones por altos niveles de ruido aeronáutico; por su parte, para el **periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023** esta temática también presenta un número similar al antes indicado con **14** registros, razón por la cual este análisis se efectuará de manera general para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023 contando así con un total de **26** PQRSD referentes a la temática aquí analizada.* *En la siguiente figura se muestra el comportamiento de la recepción de PQRSD que se dieron por "presuntas afectaciones por altos niveles de ruido" en el contexto de su espacialidad, dejando ver que esta temática se acentuó para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023, respecto de los reportes que se dieron durante el segundo semestre de 2022; así como es notoria la diferencia entre estos dos periodos en cuanto a la espacialidad de tales PQRSD, pues como bien se observa además de acentuarse la temática en el periodo del año 2023, es notorio que estos reportes se dieron en un número mayor en sectores que no hacen parte del área de influencia.* ***"(…)*** *Ver **Figura 29. PQRSD con temática "presuntas afectaciones por altos niveles de ruido"*** ***Fuente:** Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209* *Pág. 222 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Con lo anterior y detallando lo que corresponde a los reportes fuera del área de influencia, se tiene en un análisis general de tiempo para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023 que, la localidad de Suba predomina con la radicación de PQRSD motivadas por esta temática con un total de **12** PQRSD, seguida por la*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				*localidad de Barrios Unidos con un total de **3** PQRSD, continuando con la localidad de Fontibón con el registro de **2** PQRSD bajo el entendido de que si bien se registra esta localidad, los sectores que reportan las PQRSD se ubican fuera del área de influencia del proyecto y finalmente las localidades de Usaquén, Kennedy, Engativá (sector fuera del área de influencia) y el municipio de Facatativá que suman un total de **4** PQRSD reportando presuntas afectaciones por altos niveles de ruido.* *Dado que la localidad de Suba es la que mayores reportes tiene sobre la temática que aquí se describe y analiza, se identifica que es el barrio Niza Antigua el lugar de donde se originan la mayor parte de los reportes, razón por la cual en el marco del presente seguimiento específico es pertinente recordar que en ese lugar desde el año 2019 a partir de la implementación del denominado "Plan Piloto" fue instalada la Estación de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI_34 y que aún permanece allí, dispositivo del cual los datos arrojados y que son reportados por la AEROCIVIL ante esta Autoridad en cumplimiento de la obligación que le fue establecida mediante el numeral 1.3 del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 asociada a la remisión de información diaria referente a la descarga de datos del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental hoy denominado Centro de Monitoreo Aeroambiental sobre niveles de ruido y trayectorias, información que ha sido objeto de seguimiento por parte del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA y que se han convertido en insumo para atender de manera técnica y jurídica por parte de esta Autoridad las PQRSD de este sector y otros sectores como Pasadena, El Batan, Pontevedra, Niza antigua, Santa Barbara Occidental, La Calleja, Santa Ana Oriental, Canaima, Prado Veraniego, Mazuren, Julio Flores, Mirandela y Victoria Norte, incluso de la localidad de Usaquén.* *Sobre lo anterior, es preciso aclarar que si bien estos sectores que se catalogan fuera del área de influencia del proyecto no se ubican bajo la curva de los 65dBA, algunos de estos como es el caso de Niza Antigua, si se ubican bajo las trayectorias aéreas utilizadas por las aeronaves que operan desde el Aeropuerto Internacional El Dorado, aspecto que la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI dentro de las recomendaciones de la orientación sobre el Enfoque Equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves – Doc. 9829 tiene en cuenta indicando lo siguiente:* *"(…)* *3.3 INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA BASADA EN LAS TRAYECTORIAS DE VUELO 3.3.1 El ruido de las aeronaves también puede describirse en términos de conceptos basados en las trayectorias de vuelo como los de ubicación de trayectorias de vuelo de las aeronaves, número de vuelos y tiempo de distribución de los movimientos de las aeronaves en las trayectorias de vuelo. Estos conceptos basados en las trayectorias de vuelo pueden utilizarse para demostrar a los encargados de tomar las decisiones y a los no expertos los cambios en los patrones de exposición al ruido operados al aplicar medidas de control del ruido.* *3.3.2 Estos conceptos pueden ser de utilidad para proporcionar información que cubre más allá de un día promedio. Puede obtenerse información sobre la exposición al ruido en momentos críticos y acerca de las variaciones temporales del ruido de las aeronaves que ocurren en el corto y largo plazos. Los análisis basados en las trayectorias de vuelo son útiles pues revelan cambios producidos en la exposición al ruido que pueden no ser evidentes al usar las curvas de nivel de ruido para un día promedio.* *(…)"* *Bajo el contexto anterior y según lo indicado por la OACI, a continuación, se muestra una imagen en la que se identifican los sectores o barrios fuera del área de influencia a los cuales se han analizado PQRSD de acuerdo con la información arrojada por el dispositivo de monitoreo de ruido identificado como EMRI_34 y que se ubica en el barrio Niza Antigua:*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación				
				"(…) *Ver* ***Figura 30. Sectores que registraron PQRSD y que fueron objeto de análisis de datos por la EMRI_34/Fuente:*** *Google Earth - Equipo de Seguimiento ANLA* *Pág. 213 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Ahora, con el fin de ser consecuentes con la contextualización anterior frente a la temática "Presuntas afectaciones por altos niveles de ruido" a continuación se mostrarán los análisis de ruido realizados por esta Autoridad a partir de los datos arrojados por las estaciones de monitoreo de ruido utilizadas en atención a las diferentes PQRSD que recepcionó la ANLA durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023 en sectores de la ciudad de Bogotá que se encuentran tanto dentro como fuera del área influencia definida para el proyecto. Estos análisis tienen como objetivo mostrar el comportamiento frente al cumplimiento por parte de la AEROCIVIL en función de la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado según lo establecido en la norma de ruido expedida a través de la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 y las condiciones ambientales impuestas por esta Autoridad mediante los diferentes actos administrativos que han sido expedidos para el proyecto en función del licenciamiento ambiental otorgado.* *A continuación, se presentan las gráficas obtenidas a partir del tablero de control del aeropuerto con las cuales se deja evidencia del comportamiento al cumplimiento de la norma de ruido por parte de la AEROCIVIL en el marco de la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado bajo las condiciones de fase II durante el* ***periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023*** *como se mencionó en la parte inicial de este ítem y de esta manera continuar con una visual general de la información arrojada por las Estaciones de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI_34, EMRI_10, EMRI_18, EMRI_23, EMRI_07 y EMRI_02 discriminándolas según su ubicación dentro y fuera del área de influencia del proyecto. Este análisis tiene como base el periodo de tiempo antes mencionado, no obstante, el mismo se manejará en días, es decir que el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023 corresponde a un total de 322 días, sin embargo, algunas estaciones reportan ausencia de información diaria por lo cual se tomará como universo para sacar los datos estadísticos porcentuales el número de días con reportes diarios de información,* ***Estaciones de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI ubicadas dentro del área de influencia:*** *EMRI_02 Barrio El Luján y EMRI_18 Barrio San Marcos/Localidad de Engativá* *Estos equipos de medición se encuentran ubicados en los barrios San Marcos y El Lujan de la localidad de Engativá, sectores que en efecto se encuentran dentro del área de influencia del proyecto como se observa en la siguiente imagen, con categoría de uso de suelo residencial y con las cuales se analizaron PQRSD provenientes de los barrios San Joaquín en la localidad de Engativá y Los Andes en la localidad de Barrios Unidos, sectores que se encuentran fuera del área de influencia establecida al proyecto y con categoría de uso de suelo residencial.* *"(…)* *Ver* ***Figura 31. Barrios reportados en PQRSD que fueron objeto de análisis de datos por las estaciones EMRI_02 y EMRI_18*** ***Periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023*** ***Fuente:*** *Google Earth - Equipo de Seguimiento ANLA* *Pág. 225 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Con el contexto anterior, en las figuras que se observan a continuación, se relaciona la información arrojada para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023 por las estaciones de monitoreo de ruido EMRI_02 y EMRI_18.*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				*En primer lugar, se toma la estación de monitoreo de ruido **EMRI_02**, en la cual se evidenciaron 39 días con ausencia de información que corresponde al 12% del total de días del periodo analizado siendo este de 322 días, por lo que se cuenta con un total de 283 días con reporte de datos significando ello el 88% de días con información diaria, por lo cual se toma este dato como universo o 100% para analizar el comportamiento de niveles de ruido en días que si cuentan con información; así de esos 283 días de reporte, se observa en las siguientes imágenes, que tanto para el periodo diurno como nocturno, el equipo de medición registró niveles de ruido que no cumplen con los parámetros establecidos en la tabla 1 de la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 respecto a sectores con categoría de uso de suelo residencial siendo éste el caso de las PQRSD analizadas con ese equipo de medición. En la verificación de datos efectuada, se tienen 91 datos de excedencia en niveles de ruido aeronáutico para la jornada diurna de hasta 68,67dBA representando esto el 32% y 263 datos de excedencia para la jornada nocturna hasta de 67,22dBA que corresponde al 93% del total de días con reporte; estos eventos se dieron durante todos los meses del periodo analizado.* *Respecto a lo anterior, se confirma la existencia de excedencias en los niveles de ruido en horarios tanto diurnos como nocturnos, motivo por el cual las comunidades manifiestan que las molestias e inconformidades provocadas por los altos niveles de ruido suelen presentarse desde las 5 a. m horario en el cual la operación aérea del aeropuerto incluye sobrevuelos sobre la ciudad de Bogotá y hasta las 11:59 p. m en lo que corresponde a las operaciones por la pista norte y que es la más cercana a la estación de monitoreo que aquí se analiza; sumado a esto la existencia reconocida de conflicto de uso de suelo, son factores que se traducen en la radicación de PQRSD.* *Ahora bien, dado el evento generado por la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre de 2022 el cual consistió en ajustar los procedimientos aéreos PBN y trayectorias, se identifica que previo a este ajuste se presentaron excedencias de niveles de ruido durante los meses de julio, agosto septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2022, incluso para el día 29 de diciembre se presentaron eventos de excedencia de niveles de ruido, tal como se logra identificar en las siguientes imágenes:* • ***Julio de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 226 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Agosto de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 226 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Septiembre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 227 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Octubre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 227 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Noviembre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 228 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Diciembre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 228 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				• ***Enero de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 229 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Febrero de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 229 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Marzo de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 230 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Abril de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 230 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Mayo de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 231 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* ***"(…)*** *Ver Figura 32. Niveles de Ruido (meses con excedencias) EMRI_02 Barrio El Luján /Localidad de Engativá/Periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023* *Fuente: Tablero de Control El Dorado – Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales - ANLA/Pág. 231 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *De acuerdo con lo anterior, se determina que tanto previo a la actualización de los procedimientos aéreos PBN y trayectorias realizada por la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre de 2022, como posterior al ajuste, las excedencias persistieron, no obstante hay que resaltar que si bien las excedencias se mantuvieron, la cantidad de excedencias en la jornada nocturna disminuyeron, pasando de 139 eventos de excedencia registrados por la estación EMRI_02 en el segundo semestre de 2022 a 124 entre el 1 de enero al 18 de mayo de 2023, lo cual puede sugerir que el cambio en los procedimientos PBN y trayectorias haya dado este resultado.* *Sobre lo anterior, dadas las excedencias identificadas en los resultados de monitoreo de niveles de ruido arrojados por la estación EMRI_02, se genera el respectivo requerimiento por parte de esta Autoridad a través de la ficha de manejo PMA-01 Manejo y Control del Ruido incluida en el numeral 5.3.1 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Por su parte, con relación a la verificación y análisis de datos de monitoreo de ruido arrojados por la estación **EMRI_18** ubicada en el barrio San Marcos de la localidad de Engativá se tiene para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023 que, para la jornada diurna los niveles de ruido se encuentran en el marco de los límites máximos permisibles determinados por la tabla 1 de la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 para sectores con categoría de uso de suelo residencial, no obstante, para la jornada nocturna los niveles de ruido presentan excedencias respecto a los 55 dBA. Sobre esto, es preciso tener en cuenta que la estación EMRI_18 presenta ausencia de registros de datos de 13 días sobre un total de 322 días, correspondiendo ello al 4% del total del periodo analizado, es decir que se cuenta con un total de 309 días con reporte de información representando esto el 96% de días con información diaria.* *De los 309 días antes mencionados con reportes diarios de información, se logra identificar 194 datos que reportan excedencias en niveles de ruido, esto durante*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				todos los meses del periodo de reporte (julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2022; enero, febrero, marzo, abril y mayo de 2023) correspondiendo esto al 63% del periodo con información diaria. Así las cosas, a continuación, se presentan las gráficas que permiten identificar las excedencias en niveles de ruido reportadas: • ***Julio de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 232 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Agosto de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 232 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Septiembre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 232 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Octubre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 232 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Noviembre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 233 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Diciembre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 233 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Enero de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 233 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Febrero de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 233 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Marzo de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 234 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Abril de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 234 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Mayo de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 234 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *"(…)* *Ver* ***Figura 33. Niveles de Ruido (meses de excedencia) EMRI_18 San Marcos /Localidad de Engativá/Fuente:*** *Tablero de Control El Dorado – Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales -ANLA/ Pág. 234 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *En lo que corresponde a esta estación, se tiene que, para el periodo completo de análisis en la jornada diurna no se registraron eventos de excedencia, mientas que*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				<u>para la jornada nocturna en lo que corresponde al segundo semestre de 2022 el equipo de medición registró un total de 157 datos de excedencias, no obstante para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023 se dio una notable disminución en el número de excedencias registrando 37 datos de excedencias en comparación con el periodo del año 2022, lo cual puede sugerir al igual que en el caso anterior que el cambio en los procedimientos PBN y trayectorias aéreas implementadas por la AEROCIVIL entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de2023 haya influido en tal disminución.</u> *Sobre lo anterior, dadas las excedencias identificadas en los resultados de monitoreo de niveles de ruido arrojados por la estación EMRI_18, se genera el respectivo requerimiento por parte de esta Autoridad a través de la ficha de manejo PMA-01 Manejo y Control del Ruido incluida en el numeral 5.3.1 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *<u>EMRI_07 Barrio Atahualpa y EMRI_23 Barrio Modelia/Localidad de Fontibón</u>* *Las estaciones de monitoreo de ruido objeto de este análisis se encuentran ubicadas en la localidad de Fontibón en el área de influencia del proyecto, es así que permitieron a esta Autoridad durante el periodo del presente seguimiento, atender PQRSD procedentes de los barrios Atahualpa, Modelia, La Felicidad y Marsella como se observa en la siguiente imagen:* *"(…)* *Ver **Figura 34.** Barrios reportados en PQRSD que fueron objeto de análisis de datos por las estaciones EMRI_07 y EMRI_23* *Periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023* *Fuente: Google Earth - Equipo de Seguimiento ANLA* *Pág. 235 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *Bajo este entendido, en las figuras que se observan a continuación, se relaciona la información arrojada para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023 por las estaciones de monitoreo de ruido EMRI_07 y EMRI_23.* *En verificación de la información arrojada por la estación de monitoreo de ruido **EMRI_07**, se encuentra que esta presenta ausencia de datos de 73 días respecto a 322 días que componen el periodo de seguimiento (1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023), correspondiendo esto al 22.7% de información diaria faltante, por lo cual la verificación de información se realiza sobre un total de 249 días de reporte diario traducido esto en términos porcentuales en un 77.3% de información diaria presentada.* *Adicional a lo anterior, respecto a esta estación, se debe tener en cuenta según lo reportado por la AEROCIVIL en el ICA 16, que la misma se ubica en el Sector C Subsector II (Ruido Intermedio Restringido), según lo establecido por la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006, por ende, los niveles de ruido máximo permitidos para ese uso de suelo corresponden a 70dBA en periodo diurno y 55dBA para el periodo nocturno; razón por la cual los análisis técnicos sobre niveles de ruido producto de los datos arrojados por esa estación de monitoreo para la atención de PQRSD deben considerar la existencia de conflicto de uso de suelo (Industrial, Residencial y Comercial), entendiéndose con esto, que pese a que los peticionarios refieran molestias por los altos niveles de ruido en su residencia pero la misma se ubica en sector catalogado como C de ruido intermedio restringido, en el que se ubican los usos de suelo con categoría industrial, comercial y portuario, los parámetros de ruido son mayores en el periodo diurno en comparación a los parámetros de ruido permitidos en horario diurno en el sector B (Tranquilidad y Ruido Moderado) y que corresponde a uso de suelo residencial.*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				Con la contextualización anterior, se identifica que, para el periodo diurno los niveles de ruido cumplen con los límites permisibles determinados por la tabla 1 de la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006, es decir 70dBA; pero en lo referente al periodo nocturno se presentan 229 datos con excedencias respecto a los 55 dBA durante los meses de julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2022; enero, marzo y abril de 2023, los cuales equivalen al 92% de los días con reporte, tal como se ilustra en las siguientes imágenes: • ***Julio de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 236 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Agosto de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 236 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Septiembre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 236 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Octubre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 237 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Noviembre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 237 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Diciembre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 237 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Enero de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 237 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Marzo de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 238 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Abril de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 238 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* ***"(…)*** ***Ver Figura 35. Niveles de Ruido (meses con excedencias) EMRI_07 Atahualpa /Localidad de Fontibón/Fuente:*** *Tablero de Control El Dorado – Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales -ANLA/ Pág. 238 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *En lo que corresponde a esta estación, se tiene que, para el periodo completo de análisis en la jornada diurna no se registraron eventos de excedencia, mientas que para la jornada nocturna en lo que corresponde al segundo semestre de 2022 el equipo de medición registró un total de 167 datos o días de excedencias, no obstante para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023 se dio una notable disminución en el número de excedencias registrando 62 datos de excedencias en comparación con el periodo del año 2022, lo cual puede sugerir al igual que en el caso anterior que el cambio en los procedimientos PBN y trayectorias aéreas implementadas por la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre de 2022 y hasta el 18 de mayo de 2023 haya influido en tal disminución.*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				Sobre lo anterior, dadas las excedencias identificadas en los resultados de monitoreo de niveles de ruido arrojados por la estación EMRI_07, se genera el respectivo requerimiento por parte de esta Autoridad a través de la ficha de manejo PMA-01 Manejo y Control del Ruido incluida en el numeral 5.3.1 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023. *Por su parte, en lo referente a la estación de monitoreo de ruido **EMRI_23**, ubicada en el barrio Modelia de la localidad de Fontibón, se tiene respecto a la verificación de la información asociada a reporte diario que la estación EMRI_23 muestra un faltante de 9 días, es decir que respecto a la totalidad de días que conforman el periodo de seguimiento siendo este de 322 días, se tiene que el faltante de información representa un 3%, por lo tanto la revisión se hace sobre un total de 313 días de reportes diarios, lo cual corresponde al 97% de información presentada de forma diaria.* *De esta manera se concluye que producto de la verificación de datos arrojados por el equipo de medición, éste reporta incumplimientos frente a los límites de ruido máximos permisibles determinados por la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 para sectores catalogados con uso de suelo residencial, así, para la jornada diurna se evidencian 16 datos con excedencias correspondiente al 5% y para el periodo nocturno los niveles de ruido presentan excedencias en 113 datos o días frente a los 55 dBA distribuidos en los meses de julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2022; enero, febrero, marzo, abril y mayo de 2023 , correspondiendo esto al 36% de la información con reporte diario, aspecto que se observa en las siguientes figuras:* • ***Julio de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 239 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Agosto de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 239 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Septiembre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 240 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Octubre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 240 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Noviembre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 240 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Diciembre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 241 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Enero de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 241 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Febrero de 2023*** *"(…)*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				Ver gráficas/ Pág. 242 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023. • ***Marzo de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 242 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Abril de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 243 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Mayo de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 243 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* ***"(…)*** ***Ver Figura 36. Niveles de Ruido (meses con excedencias) EMRI_23 Modelia /Localidad de FontibónPeriodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023*** ***Fuente:*** *Tablero de Control El Dorado – Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales - ANLA/Pág. 243 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2022* *Con relación a esta estación de monitoreo, se observa que durante el segundo semestre de 2022 en lo pertinente a la jornada diurna se registraron 7 excedencias en cuanto a niveles de ruido, contando con un leve aumento para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023 con un registro de 9 excedencias; en lo que corresponde a la jornada nocturna se tiene que para el segundo semestre de 2022 se cuenta con un registro de 46 excedencias de niveles de ruido mientras que para el periodo de 2023 analizado se observa igualmente un aumento con 67 registros de excedencias, concluyendo de esta manera que en la jornada diurna se mantiene el promedio de excedencias, mientras que la jornada nocturna si presenta aumento que puede estar representado en los ajustes realizados a los procedimientos PBN y trayectorias a partir del 29 de diciembre de 2022 y hasta el 18 de mayo de 2023 para aquellas operaciones aéreas que siguen hacia el sur de la ciudad.* *Sobre lo anterior, dadas las excedencias identificadas en los resultados de monitoreo de niveles de ruido arrojados por la estación EMRI_23, se genera el respectivo requerimiento por parte de esta Autoridad a través de la ficha de manejo PMA-01 Manejo y Control del Ruido incluida en el numeral 5.3.1 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* ***Estaciones de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI ubicadas fuera del área de influencia:*** *EMRI_34 Barrio Niza Antigua/Localidad de Suba* *"(…)* *Ver* ***Figura 37. Niveles de Ruido EMRI_34 Niza Antigua/Localidad de Suba*** ***Periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023*** ***Fuente:*** *Tablero de Control El Dorado – Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales - ANLA/Pág. 244 del concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *Con este dispositivo de monitoreo de ruido ubicado fuera de área de influencia, esta Autoridad ha realizado la atención de PQRSD provenientes de los barrios Pasadena, El Batan, Pontevedra, Niza Antigua, Santa Barbara Occidental, La Calleja, Santa Ana Oriental, Canaima, Prado Veraniego, Mazurén, Julio Flores, Mirandela y Victoria Norte los cuales no hacen parte del área de influencia definida para el proyecto.* *De acuerdo con la información que registra esta estación, se evidencia que la misma presenta una falta de datos de 85 días que correspondería al 26 del total de 322 días*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				del periodo de seguimiento; por lo cual, se cuenta con el 74% de días con reporte de niveles de ruido. *En verificación de los datos de monitoreo de ruido arrojados por este equipo de medición para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, se tiene que,* ***tal como se observa en las figuras anteriores, es evidente que, los resultados sobre niveles de ruido tanto en jornada diurna como nocturna no exceden los límites establecidos en la tabla 1 de la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 por la cual el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial – MAVDT hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental, la cual para "Zonas residenciales o exclusivamente destinadas para desarrollo habitacional, hotelería y hospedajes" define como estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido en dB(A) para el día 65 dB(A) y para la noche 55dB(A)****, información que es utilizada por la ANLA para soportar técnicamente las respuestas a las PQRSD radicadas por los peticionarios frente a presuntas afectaciones por altos niveles de ruido aeronáutico,* ***lo que permite concluir en el marco del presente seguimiento específico un cumplimiento al 100% para el periodo definido toda vez que no se identificaron para los 322 días de seguimiento excedencias respecto a los niveles de ruido según lo definido por la normativa antes citada****. De esta manera, si bien y como ya se mencionó en la parte inicial de este ítem, para el sector de Niza Antigua se registran para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023 un total de 26 PQRSD, ello puede obedecer a un aspecto de percepción por parte de los habitantes de la zona que puede estar condicionada a las características constructivas de las viviendas, posición y material de las ventanas o puertas de las edificaciones en relación con las trayectorias de las aeronaves, entre otros.* *EMRI_10 Bosque Popular/Localidad de Engativá* *Así mismo, la ANLA en atención a las PQRSD que fueron recepcionadas por parte de habitantes de los barrios El Labrador, Bosque Popular y Modelo Norte ubicados fuera del área de influencia del proyecto, durante el periodo del 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2022, aduciendo reportes por presuntos altos niveles de ruido aeronáutico, realizó la verificación y análisis de los eventos indicados por los peticionarios tomando como argumento técnico los resultados de monitoreo de ruido arrojados por la estación de monitoreo de ruido más cercana a estos sectores siendo para el caso el dispositivo de medición identificado como EMRI_10 ubicado en el barrio Bosque Popular el cual si bien hace parte de la Localidad de Engativá, no hace parte del área de influencia establecida para el proyecto, tal como se evidencia a continuación:* ***"(…)*** ***Ver Figura 38. Barrios reportados en PQRSD que fueron objeto de análisis de datos por la estación EMRI_10*** ***Periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023*** ***Fuente:*** *Google Earth - Equipo de Seguimiento ANLA* *Pág. 246 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *De acuerdo con lo evidenciado en la imagen anterior, en principio se debe indicar que la verificación de información sobre monitoreo de ruido arrojada por la estación EMRI_10 se realiza para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023 contando de esta manera con un total de 322 días, no obstante es pertinente aclarar que, la estación de monitoreo cuenta con ausencia de datos de 67 días, lo cual representa un 21% de días de reporte respecto al 100% de reportes diarios que debió arrojar el equipo de medición, en ese sentido se realiza el análisis sobre un total de 255 días correspondiendo ello al 79,2% de datos diarios.*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				Así las cosas, en verificación y análisis respecto al cumplimiento de la normatividad de ruido, se logra observar en las siguientes figuras que para la jornada diurna los niveles de ruido se encuentran dentro de los parámetros establecidos en la tabla 1 de la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 para la categoría de uso de suelo residencial, esto teniendo en cuenta que la estación de monitoreo de ruido EMRI_10 se encuentra inmersa en sectores con tal categoría; por el contrario para la jornada nocturna se observa en los resultados de monitoreo de ruido arrojados por la estación EMRI_10, que de 255 días con datos diarios, 128 de estos presentan excedencias que sobrepasan los 55dBA en los meses de julio, agosto, septiembre, octubre noviembre y diciembre de 2022; enero, febrero, marzo y abril de 2023, representando ello el 50,2% de datos o días con reportes lo cual ha sido objeto de requerimiento por parte de esta Autoridad a través de la ficha de manejo PMA-01 Manejo y Control del Ruido incluida en el numeral 5.3.1 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023. Así las cosas, a continuación, se incluyen las imágenes para cada uno de los meses identificados con excedencias en niveles de ruido: • ***Julio de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 247 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Agosto de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 247 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Septiembre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 247 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Octubre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 247 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Noviembre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 248 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Diciembre de 2022*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 248 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Enero de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 248 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Febrero de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 248 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Marzo de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 248 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • ***Abril de 2023*** *"(…)* *Ver gráficas/ Pág. 248 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *"(…)* *Ver **Figura 39**. Niveles de Ruido (meses con excedencias) EMRI_10 Bosque Popular/Localidad de Engativá/Periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación				
				Fuente: Tablero de Control El Dorado – Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales - ANLA/Pág. 249 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023. *Como conclusión de lo anterior, se tiene que a partir de la información presentada diariamente por la AEROCIVIL respecto a niveles de ruido se hallan datos de excedencias en las estaciones verificadas y analizadas anteriormente y las cuales fueron la base técnica para la atención de PQRSD recepcionadas por la ANLA durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, confirmando con esto que efectivamente las manifestaciones expuestas por los peticionarios obedecieron a que para algunos periodos de tiempo no hubo cumplimiento por parte de la AEROCIVIL frente a los parámetros de ruido establecidos en la tabla 1 de la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006. Así mismo, se identifica que al cruzar la información diaria de las estaciones de monitoreo antes verificadas con el ajuste efectuado por la AEROCIVIL a los procedimientos aéreos PBN y trayectorias a partir del 29 de diciembre de 2022, se logra observar que a pesar de mantenerse la existencia de excedencias en los niveles de ruido, las estaciones analizadas permiten concluir que para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023 sí se presentó descenso en el número de excedencias durante la jornada nocturna, siendo ésta la jornada horaria que ha presentado los mayores registros superando lo establecido por la norma de ruido como se observa en la siguiente figura, lo cual se puede relacionar con los cambios generados en los procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas por parte de la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre de 2022 influyendo en la tendencia descendente de niveles de ruido aeronáutico.* *"(…)* *Ver* ***Figura 40. Excedencias Niveles de Ruido Estaciones EMRI_02, EMRI_18, EMRI_07, EMRI_23, EMRI_10 (periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023*** ***Fuente:*** *Tablero de Control El Dorado – Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales - ANLA/Pág. 250 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Adicionalmente, es importante tener en cuenta que el comportamiento descendente observado en las excedencias en niveles de ruido aeronáutico para la jornada horaria nocturna puede verse directamente asociado al comportamiento del área de influencia establecida para el componente atmosférico (ruido) con base en la curva de ruido de 65dB mediante el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, respecto al área de influencia analizada en el marco del presente seguimiento específico, aspecto que se puede observar en las siguientes figuras las cuales permiten comparar el área de influencia existente en el mes de noviembre de 2022 vs la verificación efectuada al área de influencia en el mes de enero posterior a la implementación de los nuevos procedimientos PBN y trayectorias, lo cual deja ver reducción en los costados norte (localidad de Engativá) y costado sur (localidad de Fontibón) en el área de influencia analizada en el mes de enero de 2023, evento que puede estar relacionado con la disminución de excedencias en los niveles de ruido aeronáutico según los datos arrojados por las estaciones de monitoreo verificadas y con las cuales fueron atendidas PQRSD durante el periodo del presente seguimiento.* *"(…)* *Ver* ***Figura 41. Área de influencia componente ruido (curva de 65dB) – noviembre de 2022/Fuente:*** *Tablero de Control El Dorado – Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales -ANLA/ Pág. 251 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *"(…)* *Ver* ***Figura 42.*** *Área de influencia componente ruido (curva de 65dB) – enero de 2023/Fuente: Tablero de Control El Dorado – Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales -ANLA/ Pág. 251 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Adicional a lo anterior, en la figura 42 se logra observar dentro del círculo color amarillo que la curva de 65 dB modelada con datos del mes de enero de 2023 dio*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				

como resultado su desplazamiento hacia el oriente, motivado esto por el cambio de procedimientos aéreos PBN y trayectorias por parte de la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre de 2022 y hasta el 18 de mayo de 2023.

Dado este desplazamiento, con la modelación de la curva de ruido de 65dB en el mes de enero de 2023, se logra identificar que ese evento cobijó sectores de la ciudad de Bogotá que no se encuentran dentro del área de influencia establecida al proyecto en el marco de la curva de los 65dB a través del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y que se relacionan en la siguiente tabla, haciendo claridad en que si bien algunos de estos hacen parte del área de influencia establecida para el medio socioeconómico, no hacen parte del área de influencia definida por la curva de ruido del proyecto.

Barrios y Localidades bajo desplazamiento de área de Influencia establecida por la curva de ruido de 65 dB

Barrio	***Localidad***
El Encanto	*Engativá*
San Joaquín	
La Cabaña	
La Estrada	
Bosque Popular	
Santa Cecilia	
San Ignacio	
Normandía Occidental	
Normandía	
El Real	
Santa Cecilia	*Fontibón*
Modelia	
La Esperanza Norte	
Parque Popular Salitre	*Barrios Unidos*

Fuente: *Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales - ANLA*

En la siguiente imagen se observa el desplazamiento de la curva de ruido de 65 dB (zona sombreada en color gris) y bajo ella los barrios que no se encuentran dentro del área de influencia definida para el proyecto, evidenciando de esta manera que el cambio en los procedimientos PBN y trayectorias aéreas efectivamente si generó impactos por ruido aeronáutico en sectores de la ciudad de Bogotá que no debían ser objeto de los mismos.

"(…)
Ver ***Figura 43. Área de influencia definida por curva de 65dB con modelación en enero de 2023 /Fuente:*** *Tablero de Control El Dorado – Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales -ANLA/ Pág. 251 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Por otra parte, como bien se describió en el análisis de cada una de las estaciones que se tomaron para la atención de PQRSD, se identificó que éstas cuentan con ausencia de datos en más de ocho (8) días discriminando para cada equipo de medición los datos particulares, concluyendo de esta manera que la AEROCIVIL no ha dado cumplimiento a cabalidad a la obligación contenida en el subnumeral 1.3 del numeral 1 del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de cubre de 2021 el cual refiere la "Remisión diaria a esta Autoridad vía correo electrónico a licencias@anla.gov.co con copia a centromonitoreo@anla.gov.co, de los archivos de descarga del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aerocivil, relacionados con los niveles de ruido y trayectorias aéreas, en formato .csv.". Sobre esto a través de la ficha de manejo PMA-01 Manejo y Control del Ruido incluida en el numeral 5.3.1 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 se genera el respectivo requerimiento.

Presuntas afectaciones por horarios de operación aérea

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				En lo que refiere a esta temática, en primer lugar, es de destacar lo establecido en el artículo 2 de la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental, expedida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS, el cual cita: *"(…)* ***Artículo 2**. **Horarios:** Para efectos de aplicación de esta resolución, para todo el territorio nacional, se establecen los siguientes horarios.* ***DIURNO*** / ***NOCTURNO*** *De las 7:01 a las 21:00 horas* / *De las 21:01 a las 7:00 horas* *(…)"* *En segundo lugar, es de recordar que, mediante la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2014 el Aeropuerto Internacional El Dorado inició su operación las 24 horas del día con características y restricciones horarias específicas, no obstante, a partir de las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y 0301 del 1 de febrero de 2022, la ANLA producto de solicitud realizada por parte de la AEROCIVIL para modificar la licencia ambiental en el sentido de ajustar la operación aérea en algunos horarios sobre la ciudad de Bogotá y extender los horarios de funcionamiento del recinto de prueba de motores, es así que, luego de verificar el cumplimiento de requisitos tanto técnicos como jurídicos la ANLA autorizó la modificación del instrumento de manejo y control ambiental en el sentido horario y otras características asociadas a restricciones por cuota de ruido tanto para la operación aérea como para el funcionamiento del recinto de prueba de motores de manera gradual y a través de fases, tal como lo establece el artículo segundo de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022 en lo que corresponde a la operación aérea (lo propio del funcionamiento del recinto de prueba de motores que actualmente opera bajo las condiciones de fase II autorizada mediante Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022 será verificado y analizado en seguimiento ambiental general a realizar al expediente LAM0209 en el último trimestre del año 2023).* *De acuerdo con lo anterior, a partir del 1 de julio de 2022 la AEROCIVIL inició la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado bajo las condiciones establecidas para la fase II. Es así como, para el segundo semestre de 2022 de las **29** PQRSD recepcionadas por la ANLA para ese periodo, se obtuvo el registro de **3** PQRSD por motivos horarios de la operación aérea, siendo **2** de éstas provenientes del área de influencia del proyecto y **1** PQRSD fuera de ésta específicamente en la localidad de Suba.* *Sobre esto, es importante recordar que, mediante el subnumeral 15.9 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 esta Autoridad impuso a la AEROCIVIL la siguiente obligación:* *"(…)* *"15. Ajustar la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación, en el sentido de: (…)"* *"(…)* *15.9. Incluir la realización de reuniones de información sobre la modificación de la licencia ambiental del proyecto antes del inicio de cada una de las fases en las que se aprueba la presente modificación. Aclarar que la estrategia de desarrollo de las reuniones será concertada con la comunidad y organizaciones del área de influencia. Se debe asegurar la cobertura de la totalidad de unidades territoriales menores de influencia del proyecto agrupando como máximo los barrios de una UPZ por cada reunión en el caso de Fontibón y Engativá, y para el caso de las veredas, no se deberá realizar ningún tipo de agrupación*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				dada la extensión (área) de cada una de ellas. Esta medida también va dirigida a autoridades distritales y municipales que se identifican como población beneficiada dentro de la ficha de manejo. *(…)"* *No obstante, como se describe en el numeral 8.1.11 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023, la AEROCIVIL no da cumplimiento a esa obligación toda vez que no presenta el ajuste de esta ficha de manejo. De todas maneras aunque aún la ficha no está ajustada y el ICA 15 (primer semestre de 2015) no es objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, se revisa si en su información y anexos se soporta la ejecución de las reuniones de socialización previamente a la implementación de la fase II, la cual inició a partir del 1 de julio de 2022, encontrando soportes de las convocatorias realizadas pero no se observa la estrategia utilizada para ese fin y que haya sido concertada con las comunidades del área de influencia, así como tampoco se observa información ni soportes que, demuestren se aseguró la cobertura de la totalidad de unidades territoriales menores de influencia del proyecto agrupando como máximo los barrios de una UPZ por cada reunión en el caso de Fontibón y Engativá, y para el caso de las veredas, no se deberá realizar ningún tipo de agrupación dada la extensión (área) de cada una de ellas, tal como lo determina la obligación antes mencionada.* *Todo lo anterior, bajo el entendido de poder determinar la razón por la cual se recepcionaron PQRSD sobre los horarios establecidos para la operación aérea bajo las condiciones de fase II, aun cuando debió realizarse previamente todo un proceso informativo por parte del titular de la licencia ambiental dirigido a las comunidades del área de influencia del proyecto, asegurando la cobertura de la totalidad de las unidades territoriales del área de influencia, sin embargo no se cuenta con la inclusión del ajuste requerido para este fin en la ficha de manejo, aspecto que impide a esta Autoridad conocer la estrategia concertada con las comunidades del área de influencia para llevar a cabo los procesos de información de manera previa acerca de la operación aérea bajo las condiciones de fase II.* *Ahora, en verificación de los soportes documentales presentados por la AEROCIVIL en el ICA 16 y descritos en la medida No 4 de esta ficha de manejo, se puede observar que, para la acción relacionada con la ejecución de reuniones informativas de avance con frecuencia trimestral, se observan soportes de espacios generados con la localidad de Fontibón en los cuales fueron tratados temas relacionados con la modificación de la licencia ambiental y para la localidad de Engativá y el municipio de Funza estos espacios no se llevaron a cabo, con lo cual es posible concluir que los procesos informativos ejecutados no han sido suficientes para que las comunidades tengan claridad frente a la modificación surtida a la licencia ambiental lo cual incluye ajustes en la operación aérea de algunas franjas horarias.* *Ahora bien, es de señalar que si bien los peticionarios remiten sus PQRSD por los altos niveles de ruido, manifiestan a su vez inconformidad frente a los horarios de operación aérea bajo las actuales condiciones de Fase II haciendo énfasis en los horarios nocturnos, en ese sentido, según lo reportado por la AEROCIVIL en el ICA 16, en atención a las PQRSD que le fueron reportadas por los diferentes peticionarios sobre esa temática, en sus respuestas argumenta respecto a esas inconformidades por horarios de operación, la vigencia de la configuración operacional en condiciones de la fase II que fue autorizada por la ANLA mediante las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y 0301 del 1 de febrero de 2022, en las que se contemplan restricciones de tipo ambiental y operacional por franjas horarias, así también como se mantienen algunas de condiciones de la configuración e operación aérea que fueron definidas en la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2025, así:* *"(…)*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				Ver Tabla Pág. 256 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023. ***Fuente:*** *Copia de comunicaciones de respuesta a PQRSD remitidas por la AEROCIVIL a la ANLA/ Pág. 256 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *De acuerdo con lo evidenciado y como ya se ha indicado, es importante resaltar que, pese a que la AEROCIVIL en sus respuestas informa a los peticionarios respecto a la configuración operacional aérea vigente, no proporciona un análisis técnico sobre los sucesos o eventos particulares referidos por los peticionarios cuando así lo hacen, aun cuando esa entidad para el segundo semestre de 2022 contaba con un Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA hoy denominado Centro de Monitoreo Aeroambiental que ofrece herramientas tecnológicas a partir de las cuales es posible conocer de manera detallada respecto a la ocurrencia de un evento en el marco de la operación aérea que se requiera verificar y así determinar posibles no cumplimientos a las restricciones establecidas con la fase II de operación aérea y a partir de allí tomar las decisiones propias de corrección o por el contrarios dar claridad a los peticionarios con argumentos de fondo soportados técnicamente. Lo anterior, lleva a esta Autoridad a hacer la observación pertinente a la AEROCIVIL respecto a que las respuestas que se brinden a las PQRSD se hagan bajo argumentos técnicos y jurídicos, este último de ser el caso, con el único objetivo de que las comunidades cuenten con información clara y suficiente respecto a las manifestaciones que hayan expuesto* *Por su parte, la ANLA en cada una de las respuestas brindadas a los peticionarios que radicaron sus PQRSD ante la entidad mencionando presuntas molestias asociadas a los horarios de operación aérea en su mayoría en horario nocturno, de manera ilustrativa hizo una contextualización respecto a la operación bajo las condiciones de fase II y los horarios establecidos para ello, así como las características específicas de la operación de acuerdo con los horarios, indicando lo siguiente:* • *Horario comprendido entre las 05:00 y las 06:59 horas si bien es un horario que en el cual las aeronaves tiene autorización para sobrevolar la ciudad de Bogotá, el mismo cuenta con una restricción operacional para aquellas aeronaves clasificadas con cuota de ruido (QC) igual o mayor a cuatro (≥ 4), siendo estas las más ruidosas, restricción que a partir de las 07:00 y hasta las 21:59 horas no es obligatoria, por lo cual las aeronaves pueden operar las pistas norte y sur sobrevolando la ciudad de Bogotá sin ningún tipo de restricción.* *"(…)* *Ver* ***Figura 44.*** *Operación aérea fase II - Horario 7:00 – 21:59 horas – Entre 05:00 a 6:59 restricción CQ≥4./****Fuente:*** *Equipo de Seguimiento Ambiental – ANLA/ Pág. 257 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • *Horario comprendido entre las 22:00 y las 23:59 horas, la operación aérea puede realizarse sobrevolando la ciudad de Bogotá únicamente con maniobras de despegue y aterrizaje por la pista norte, mientras que para la pista sur si bien están autorizadas las maniobras de aterrizaje, estas se deben realizar sin sobrevolar la ciudad de Bogotá, es decir, en sentido occidente – oriente sobre el municipio de Funza, como se observa en la figura 45.* *"(…)* *Ver Figu****ra 45.*** *Operación aérea fase II - Horario 22:00 – 23:59 horas/****Fuente:*** *Equipo de Seguimiento Ambiental – ANLA/Pág. 258 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* • *Horario comprendido entre las 00:00 y las 4:59 horas, tanto para la pista norte como para la pista sur, las operaciones de aterrizaje, aproximación y despegue de aeronaves no pueden realizarse sobrevolando la ciudad de Bogotá, lo que indica que las maniobras de decolaje (despegue) se llevan

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

a cabo en sentido oriente – occidente y las maniobras de aterrizaje se hacen en sentido occidente - oriente sobre el municipio de Funza, como se ilustra en la figura 46.

"(…)
*Ver **Figura 46.** Operación aérea fase II - Horario 00:00 – 4:59 horas/Fuente: Equipo de Seguimiento Ambiental – ANLA/Pág. 259 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Sobre lo anterior, a continuación, se realiza el análisis de PQRSD recepcionadas por la ANLA para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, bajo ese entendido esta Autoridad en cumplimiento de su función de seguimiento, mediante la verificación y análisis de datos diarios que remite la AEROCIVIL emitidos por el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA hace las siguientes observaciones para cada una de las franjas horarias antes ilustradas:

- ***Entre las 00:00 a las 4:59 horas. Para las pistas Norte y Sur.*** *Las operaciones de decolaje se realizan en 100% sentido Oriente–Occidente, sin sobrevolar la ciudad. Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección Occidente – Oriente*

La revisión de esta medida de manejo ambiental se realiza para la pista sur con la EMRI_03 y para la pista norte con las EMRI_02, las cuales cumplen con los estándares de la OACI al costado oriental de las pistas, encontrando que entre el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, en el horario entre la 00:00 a las 04:59 horas, operaron ciento cincuenta y siete (157) vuelos en este horario, sobre la ciudad de Bogotá, así:

Operaciones aéreas entre las 00:00 a las 4:59 horas. Para las pistas Norte y Sur periodo 22 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023

Direction	EMRI	
	F002	F003
ARR	18	49
DEP	42	48

Fuente: *Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA remitidos por la AEROCIVIL a la ANLA – análisis de datos grupo Seguimiento de ANLA*

- ***Entre las 05:00 a las 06:59 horas. Para las pistas Norte y Sur.*** *Operaciones en cualquier dirección. Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4*

La revisión de esta medida de manejo ambiental se realiza para la pista sur con la EMRI_03 y para la pista norte con las EMRI_02, las cuales cumplen con los requerimientos de la OACI, encontrando que entre el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, en el horario entre la 05:00 a las 06:59 horas, operaron 13 aeronaves con QC ≥ 4, en este horario de restricción, así:

Operaciones aéreas entre las 05:00 a las 06:59 horas. Para las pistas Norte y Sur - periodo 22 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023

NMT	Event start time	Callsign	Direction	FIS Aircraft type
F002	24/07/2022 06:56:07	GTI080	DEP	B744
F002	26/07/2022 06:55:24	GTI060	DEP	B744
F002	06/11/2022 06:59:21	GTI080	DEP	B744
F002	27/11/2022 06:49:43	GTI080	DEP	B744
F003	27/11/2022 06:49:42	GTI080	DEP	B744
F003	16/12/2022 05:25:50	MPH6142	DEP	B744
F002	15/01/2023 05:23:15	KYE4520	DEP	B744

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

F002	*15/01/2023 06:59:40*	*GTI080*	*DEP*	*B744*
F002	*25/01/2023 06:59:43*	*GTI072*	*DEP*	*B744*
F002	*03/04/2023 06:55:20*	*GTI080*	*DEP*	*B744*
F002	*23/04/2023 06:56:18*	*GTI080*	*DEP*	*B744*
F003	*15/01/2023 05:22:56*	*KYE4520*	*DEP*	*B744*
F003	*03/04/2023 06:55:14*	*GTI080*	*DEP*	*B744*

Fuente: *Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA remitidos por la AEROCIVIL a la ANLA – análisis de datos grupo Seguimiento de ANLA*

- ***Entre las 22:00 a las 23:59 horas. Para la pista Sur****. Se permitirán los aterrizajes sin sobrevolar la ciudad, sentido occidente – oriente.*

La revisión de esta medida de manejo ambiental se realiza para la pista sur con la EMRI_03 (costado oriental) en la cual, para el horario de análisis no debería registrar operaciones aéreas y las EMRI_04 (costado occidental), en la cual, solo debería registrar aterrizajes, haciendo claridad respecto a que estas estaciones EMRI cumplen con los requerimientos o estandarización de la OACI. No obstante, se encuentra que para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, en esta franja horaria, operaron cinco mil (5000) vuelos sobre la ciudad de Bogotá, así:

Tabla 27. Operaciones aéreas entre las 22:00 a las 23:59 horas para la pista Sur - periodo 22 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023

EMRI	***ARR***	***DEP***
F003	*44*	*4914*
F004	*Permitido*	*42*

Fuente: *Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA remitidos por la AEROCIVIL a la ANLA – análisis de datos grupo Seguimiento de ANLA*

Evidenciando con lo anterior que la AEROCIVIL no está dando cumplimiento a las medidas de manejo ambiental para la operación aérea en fase II por tanto, se requiere al titular de la licencia ambiental que, justifique la operación de los vuelos realizados en horarios de restricción y las medidas de acción de mejora tomadas con las aerolíneas identificadas.

Con la información anterior, es posible concluir que las PQRSD recepcionadas por la ANLA durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023 motivadas por inconformidad respecto a los horarios de operación aérea sobre la ciudad de Bogotá, se asocian a eventos de operación que se dieron en horarios con restricciones como ya se mencionó, razón por la cual y ante la evidencia de incumplimiento frente a las restricciones impuestas para la fase II de operación aérea en las franjas horarias 00:00 a las 4:59, 05:00 a las 06:59 y 22:00 a las 23:59 se genera el requerimiento respectivo cuyo detalle se observa en el artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificado por el artículo segundo de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022.

Baja Altura de Vuelo:

En lo que corresponde a esta temática, para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023 tal como se observa en la figura 13, se dio la recepción por parte de la ANLA de un total de cinco (5) PQRSD motivadas por baja altura de vuelo en su totalidad en el barrio Niza Antigua de la Localidad de Suba, es decir, fuera del área de influencia.

De acuerdo con lo anterior a continuación se ilustra de manera gráfica para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023 el comportamiento frente a la recepción de PQRSD relacionadas con baja altura de vuelo por parte de las aeronaves provenientes del Aeropuerto Internacional El Dorado:

"(…)

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				*Ver **Figura 47. Cantidad de PQRSD recepcionadas por baja altura de vuelo (periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023)/Fuente:** Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209/Pág. 261 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Como se observa en la figura anterior, para el segundo semestre de 2022 se contó con un número mayor de PQRSD por baja altura de vuelo frente a la recepción de PQRSD en el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023, PQRSD que, si bien reportaron este tipo de eventos, aducen que los mismos son la causa de contar con altos niveles de ruido en los sectores de procedencia de las PQRSD. Este comportamiento puede estar directamente asociado a los efectos surtidos por la implementación de cambios en los procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas efectuados por la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre de 2022 y hasta el 18 de mayo de 2023, pues tal como se mencionó en el ítem relacionado con la temática "presuntas afectaciones por altos niveles de ruido" se logró determinar que para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023 las excedencias de ruido que identificadas a partir de los datos arrojados por las estaciones con las cuales fueron atendidas PQRSD entre el 1 de julio de 2022 y el 18 de mayo de 2023 reportaron que para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023 las excedencias de niveles de ruido disminuyeron de manera considerable pasando de 622 registros de excedencias en el segundo semestre de 2022 a 412 excedencias reportadas entre el 1 de enero al 18 de mayo de 2023, correspondiendo esto a un porcentaje de reducción del 66% de excedencias, comportamiento que se dio tanto para sectores que se encuentran dentro del área de influencia del proyecto como fuera esta, comportamiento que puede estar asociado a la implementación de nuevos procedimientos PBN que implican maniobras relacionadas con la altura de vuelo a partir del 29 de diciembre de 2022 por parte de la AEROCIVIL.* *No obstante lo anterior, es importante tener claridad frente a lo establecido en el Decreto 260 del 28 de enero del 2004, modificado por el Decreto 823 del 2017 "Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL y se dictan otras disposiciones", y en el cual se establecen entre otras funciones la siguiente: "Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo"; es la Aeronáutica Civil la encargada de regular los temas de altura de operación de las aeronaves, por lo cual esta Autoridad sobre esta temática no tiene competencia.* *Asimismo, la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado 20236200311042 del 5 de julio de 2023 en respuesta al radicado de la ANLA 20234000038541 del 4 de mayo de 2023 indica lo siguiente:* *"(…)* *Es importante señalar que en el marco del Decreto 1079 de 2015 – Artículo 1.2.1.3., es la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, quien tiene las funciones de organización del espacio aéreo y; por ende, de los procedimientos aéreos de los aeropuertos del territorio nacional en términos de seguridad operacional; así:* *"(…)* *ARTÍCULO 1.2.1.3. Aeronáutica Civil - Aerocivil. Tiene como objetivo garantizar el desarrollo de la aviación civil y de la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales en materia económico-social y de relaciones internacionales.* *(…)" – Decreto 1079 de 2015.* *(…)"* *De acuerdo con lo descrito anteriormente, se considera para el periodo del presente seguimiento el incumplimiento de esta medida y se hacen los requerimientos pertinentes.*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
9		X		*Frente a esta medida en primer lugar es importante tener en cuenta que mediante el subnumeral 15.18 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y artículo cuarto de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022 fue requerido por la ANLA el ajuste de la presente ficha de manejo en el sentido de incluir la siguiente medida:* *"15.18. Mantener habilitado un enlace o vínculo en la página web de la Aerocivil para la recepción de PQRS que incluya como mínimo los aspectos establecidos en el numeral 15.17 y que actuará a manera de Observatorio participativo del comportamiento y manejo del impacto de generación de ruido, de fácil manejo para los peticionarios. Esta herramienta debe permitir el acceso por parte de la ANLA, para efectuar el seguimiento en tiempo real de las PQRS recibidas. Allí se debe contar con el registro del trámite de las PQRS desde su recepción hasta su cierre con información sobre la gestión del trámite, los temas o situaciones que están impactando a la comunidad y las soluciones dadas. Este sistema debe tener habilitado el acceso permanente de la ANLA a todas las PQRS y permitir a los peticionarios realizar el seguimiento al estado de trámite de sus PQRS.)* *Al respecto la AEROCIVIL en atención a lo requerido, mediante comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022 presenta la ficha ajustada incluyendo frente a lo requerido los siguiente:* *"(…)* *2. La ANLA seguirá teniendo acceso a diario y en tiempo real por medio de su Workstation, para la revisión de los datos de monitoreo del sistema de vigilancia y control ambiental SVCA.* *(…)"* *Ahora en lo reportado por la AEROCIVIL través del formato ICA 1a del ICA 16 objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental indica lo siguiente:* *"(…)* *ANLA tiene acceso al Worksatation_ANLA el cual le permite acceder a los datos, en tiempo real, medidos por las estaciones de monitoreo de aire y ruido repartidas dentro del área de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado.* *(…)"* *Sobre lo anterior, claramente se observa que la información incluida por la AEROCIVIL en la ficha en atención a lo requerido por la ANLA no corresponde, toda vez que de manera paralela a mantener el acceso diario y en tiempo real al Sistema de Vigilancia y Control Ambiental a través de un usuario VPN como actualmente se tiene, también debe contener acceso por parte de esta Autoridad al sistema de PQRS con el objetivo de realizar el seguimiento pertinente en tiempo real a las PQRSD permitiendo así el acceso al registro del trámite de las PQRS desde su recepción hasta su cierre con información sobre la gestión del trámite, los temas o situaciones que están impactando a la comunidad y las soluciones dadas y con lo cual aún no cuenta esta Autoridad.* *Así las cosas, al ser esta una obligación contenida como ya se mencionó antes en el subnumeral 15.18 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y artículo cuarto de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, tal como se indica frente a la misma en el numeral 7.1.11 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 no se ha dado cumplimiento por parte de AEROCIVIL, por lo cual la obligación se reitera de la siguiente manera:*

Programas y proyectos: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación				
				"Ajustar la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación, en el sentido de mantener habilitado un enlace o vínculo en la página web de la Aerocivil para la recepción de PQRS que incluya como mínimo los aspectos establecidos en el numeral 15.17 y que actuará a manera de Observatorio participativo del comportamiento y manejo del impacto de generación de ruido, de fácil manejo para los peticionarios. Esta herramienta debe permitir el acceso por parte de la ANLA, para efectuar el seguimiento en tiempo real de las PQRS recibidas. Allí se debe contar con el registro del trámite de las PQRS desde su recepción hasta su cierre con información sobre la gestión del trámite, los temas o situaciones que están impactando a la comunidad y las soluciones dadas. Este sistema debe tener habilitado el acceso permanente de la ANLA a todas las PQRS y permitir a los peticionarios realizar el seguimiento al estado de trámite de sus PQRS. Lo anterior en cumplimiento del subnumeral 15.18 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificado por el artículo cuarto de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022." *Como conclusión de lo anterior se considera el incumplimiento de esta medida y se hace el requerimiento pertinente.*

(…)

Aplicabilidad de las fichas del PSM en el periodo de seguimiento

La presente verificación se realizará sobre las medidas aplicables para la fase de operación del proyecto en lo que corresponde a las acciones asociadas al alcance del presente seguimiento específico a las atenciones de PQRSD por parte de AEROCIVIL:

Aplicabilidad fichas PSM en el periodo de seguimiento

Código Ficha	***Nombre***	***Acto Administrativo que autoriza la ficha***	***Aplica***	***Justificación de la no aplicabilidad***
PSM-01	*Manejo y control de ruido*	*Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021*	*SI*	
PSM-02	*Manejo y control de calidad de aire*		*NO*	*Dado que el objetivo del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 se centra en la verificación del estado de las peticiones, quejas reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRSD, presentadas durante el periodo del período 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, las medidas de manejo incluidas en estas fichas de manejo ambiental no aplican dado que las mismas no se relacionan con el objetivo específico de este seguimiento, sin embargo se precisa que a estas se verificará su cumplimiento en seguimiento general a efectuar al expediente*
PSM-03	*Residuos*		*NO*	
PSM-04	*Vertimientos*		*NO*	
PSM-08-B	*Programa de Seguimiento y Monitoreo a la Fauna silvestre*		*NO*	
PSM-09-B	*Programa de Seguimiento y Monitoreo para la Protección y compensación a la avifauna*		*NO*	
PSM-10-B	*Programa de Seguimiento y Monitoreo a la revegetalización*		*NO*	

Código Ficha	***Nombre***	***Acto Administrativo que autoriza la ficha***	***Aplica***	***Justificación de la no aplicabilidad***
				LAM0209 en el último trimestre del año 2023. *Vale la pena añadir que en lo relativo a los monitoreos de fauna silvestre, particularmente la avifauna del humedal Gualí, aún se encuentra pendiente la ejecución de estudios del posible impacto aeronáutico sobre dichas poblaciones, por lo cual, no hay información que pueda ser analizada desde el objetivo de este concepto técnico.*
PSM-PGS-01	*Gestión socioeconómica*		*SI*	
PSM-PGS-02	*Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza*		*NO*	*Dado que el objetivo del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023se centra en la verificación del estado de las peticiones, quejas reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRSD, presentadas durante el periodo del período 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, las medidas de manejo incluidas en estas fichas de manejo ambiental no aplican dado que las mismas no se relacionan con el objetivo específico de este seguimiento, sin embargo se precisa que a estas se verificará su cumplimiento en seguimiento general a efectuar al expediente LAM0209 en el último trimestre del año 2023.*
PSM-12	*Implementación de obras menores y de infraestructura*		*NO*	

Seguimiento al Plan de seguimiento y monitoreo

La presente verificación se realizará sobre las medidas aplicables para el seguimiento documental específico a las peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRSD durante el periodo del presente seguimiento comprendido entre el 1 de julio de 2022 al 31 de marzo de 2023.

Medio Abiótico

Estado de cumplimiento del Plan de Seguimiento y Monitoreo Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido			
Componente	***Impacto***	***Medida de seguimiento y monitoreo***	***Cumple***
Ruido	*Incremento de niveles de presión sonora*	***MEDIDA 1 – <u>1. LOCALIZACIÓN DE LAS MEDIDAS:</u>*** *• Medición de niveles de presión sonora por medio del SVCA en seis (6) puntos de la red de monitoreo de ruido en diferentes ubicaciones según lo establecido en la metodología del Anexo 16-Protección al medio ambiente, Volumen I – Ruido en las aeronaves; de forma permanente durante los 365 días del año, las 24 horas del día.* *• Medición de niveles de presión sonora mediante veinte (20) estaciones de monitoreo ruido continuo inteligentes georreferenciadas por pertinencias de macro y micro localización del proyecto.* *• La cantidad de equipos de medición y su localización deberán garantizar el cubrimiento de la totalidad del área de influencia los 365 días del año, lo cual deberá ser demostrado en los informes técnicos de operación y análisis de resultados.* *• Puntualizar las estaciones pertenecientes a la red de monitoreo de ruido del SVCA que realizarán seguimiento y aplicación en el marco de ejecución del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado por parte de los operadores aéreos. De conformidad a la Resolución 1599 de 2020 o sus posibles actualizaciones.* *• El Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA) permitirá de manera integral la atención oportuna a las quejas e inquietudes referente a niveles de presión sonora producto de la operación aérea. Esta medida se ejecutará mediante la instalación temporal de estaciones de monitoreo móvil con presentación y entrega de resultados.* ***Periodicidad de la medida:*** *Mensual*	*NO*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido			
		MEDIDA 4 – <u>1.3. GARANTIZAR LAS SIGUIENTES ACTIVIDADES EN CAMPO SOBRE LA RED DE MONITOREO DE RUIDO PERTENECIENTES AL SVCA.</u> *• Se realizarán visitas técnicas de mantenimiento a cada estación de monitoreo de ruido con el fin de generar las siguientes actividades:* *✓ Limpieza por corrosión u otras suciedades de la estación y sus conexiones propias de la exposición a intemperie de las estaciones de monitoreo.* *✓ Verificación de conectividad y transmisión de datos de forma remota de los equipos sonómetros a servidor central.* *✓ Verificación de carga eléctrica y conectividad de componentes eléctricos en las estaciones de monitoreo de ruido del SVCA.* *✓ Estado de carga de panel solar, batería de sonómetro y batería auxiliar.* *✓ Estado de componentes principales del sonómetro, cables de extensión al micrófono, pre amplificador, micrófono, etc.* *✓ Actividades adicionales de reconocimiento de estado de estación y ubicación.* *• Verificación acústica en campo de los sonómetros y auto ajuste por factores de correcciones internas que son ejecutadas por el equipo (sonómetro), en donde si existe un factor de ajuste acústico por la verificación de calibrador acústico superior a 1.0 Db, el sonómetro deberá suspender las mediciones y llevado a revisión en laboratorio acreditado.* *• Verificación eléctrica de los sonómetros y auto ajuste por factores de correcciones internas que son ejecutadas por el equipo (sonómetro), en donde si existe un factor de ajuste no validado por la verificación interna, el sonómetro deberá suspender las mediciones y llevado a revisión en laboratorio acreditado.* *• Renovación anual de certificado de calibración para los sonómetros y calibradores mediante la metodología de límites de*	*NO*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido			
		aceptación de la norma IEC: IEC61672-1 e IEC 60942, mediante laboratorio acreditado por ONAC en tal fin. ***Periodicidad:*** *Mensual*	
		MEDIDA 5 – ANÁLISIS DE RESULTADOS EN LAS ESTACIONES DE MONITOREO PERTENECIENTES AL SVCA: *Realizar informes bimensuales de resultados de indicadores acústicos evaluados por ruido ambiental y ruido aeronáutico, el cual se diferencia en evaluar los resultados del aporte energético producto exclusivamente de la fuente sonora del sobrevuelo de aeronaves en las estaciones de monitoreo.* • *Evaluar indicador de ruido ambiental con ajustes a los que haya lugar producto del entorno y las fuentes sonoras persistentes a la estación de monitoreo para ser comparado con los niveles estándares permisibles según la Resolución 627 de 2006. A partir de la clasificación de uso de suelo y jornadas diurnas y nocturnas.* • *Para el caso de las molestias relacionadas al tipo de ruido emitido, se evaluará lo recomendado en la ISO 1996-2 en relación con los análisis de componentes tonales, donde indica que los ajustes deberán aplicarse solo si dichas componentes son audibles en el receptor, por lo cual se deberán efectuar evaluaciones específicas a partir de análisis FFT en cada uno de los puntos de monitoreo, identificando si las componentes tonales existentes tienen una asociación directa con un modelo o grupo de aeronaves a fin de trabajar específicamente en la problemática.* • *Evaluar indicador de ruido aeronáutico producto de las operaciones aéreas persistentes a las estaciones de monitoreo de acuerdo a la metodología de la norma ISO:1996-2 para jornada diurna y nocturna estipulada en la Resolución 0627 del 2006.* • *Evaluar la cantidad de operaciones ejecutadas y*	*NO*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido			
		registradas por el SVCA con el fin de argumentación objetiva y técnica de los resultados de niveles de ruido aeronáuticos. *• El SVCA deberá permitir correlacionar las operaciones aéreas, con la información FIS y de radar, así como con los niveles de ruido existentes en el AI, a fin de determinar con exactitud los niveles de ruido asociados a las operaciones aéreas, realizar seguimiento a los niveles de ruido por operación (modelo de aeronave y operador y demás información relevante del evento) y hacer seguimiento a las restricciones operativas.* *• Comparar los resultados obtenidos por ruido ambiental vs ruido aeronáutico, para determinar el aporte energético y/o la incidencia de la fuente sonora del sobre vuelo de aeronaves en los niveles de ruido ambiental total en las zonas aledañas al proyecto.* *• Ajustar los modelos de propagación de ruido mediante los resultados obtenidos por el indicador de evaluación de ruido aeronáutico.* *• Análisis de la aplicación de medidas de abatimiento de ruido sobre las trayectorias, perfiles de vuelo, trayectorias y gradiente de ascenso, en el marco de aplicación del Manual de Abatimiento de ruido y/o atenuación para el Aeropuerto Internacional El Dorado – SKBO.* *• Análisis de resultados en el marco de aplicación del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado por parte de los operadores aéreos.* *• El SVCA deberá cumplir con los criterios mínimos para el monitoreo de ruido especializado en aeropuertos permitiendo visualizar la operación (trazas de radar) y su área de influencia.* ***Periodicidad:*** *Bimensual*	
		MEDIDA 6 – MEDIDAS DE SIMULACIÓN Y CÁLCULO DE CONTORNOS DE RUIDO:	*NO*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido			
		• Presentar simulaciones acústicas de la operación aeroportuaria mediante los procedimientos y recomendaciones metodológicas formuladas por la OACI en el Doc. 9911 "Método recomendado para el cálculo de contornos de ruido alrededor de aeropuertos". *• Presentar una simulación acústica de la operación del aeropuerto proyectada a 10 y 20 años.* *• Monitorear la evolución de la curva de ruido de 65 LDN a través de simulaciones acústicas anuales, las cuales deberán ser presentadas a la ANLA mediante informe técnico que dé cuenta de sus características.* ***Periodicidad:** Bimensual*	

Indicadores de la ficha del Plan de Seguimiento y Monitoreo	
Operación del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental y sus módulos web de manera continua sobre el área de influencia directa y sobre las trayectorias de los procedimientos aéreos.	*O=(Cantidad de estaciones con operación continua en el mes / Cantidad de estaciones de monitoreo del SVCA)*100*
Realizar 1 visita técnica mensual de mantenimiento a las estaciones pertenecientes de la red de monitoreo de ruido del SVCA del Aeropuerto Internacional El Dorado.	*Vr= (Visitas realizadas en el campo en el mes/ Visitas programadas en el mes)*100*
Elaboración de 1 modelo de propagación de ruido que contenga 2 escenarios (con restricciones ambientales y sin restricciones ambientales) de periodicidad anual por la operación en lado aire y lado tierra, que se ejecuta en el Aeropuerto Internacional El Dorado.	$\sum_{0}^{modelo\ n} \frac{modelo\ elaborado\ (año\ 1) + \cdots + modelo\ (n)}{modelos\ programados}$
Validez de eventos de ruidos detectados y correlacionados a información acústica atribuible a la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado a partir de la metodología de validación del SVCA.	*Vl= (Cantidad de eventos validados en el mes / eventos totales detectados en estación en el mes) *100*
Reducir 3 Dba en el 20% de las estaciones del SVCA a partir del análisis de resultados de niveles de presión sonora bajo la normativa ISO:1996-2 "ruido aeronáutico" para el indicador LDN en un tiempo de 5 años.	$c= (\sum_{0}^{caño5} \frac{(caño1+caño2+ \ldots+caño5)}{CT} * 100$
Reducir en un 20% el área de contorno de ruido modelado LDN de 65 DBA, producto de las operaciones aéreas en un plazo de 6 años.	$A= (\sum_{0}^{Aaño6} \frac{(Ai-Aaño1)+(Ai-Aaño2)+\cdots+(Ai-Aaño6)}{Ai} * 100$
Realizar 16 visitas técnicas de seguimiento a la integración de barreras acústicas por las barreras forestales persistentes en las delimitaciones del aeródromo en el periodo de duración de la construcción.	$vs= (\sum_{0}^{visitas\ n} \frac{(cantidad\ de\ visitas\ (año1)+ \ldots+visitas\ (n)}{Visistas\ programados\ totales}$
Reducción de un 90% sobre eventos que sean superiores al máximo estándar permisible de nivel de ruido mediante la metodología del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado en un plazo de 6 años.	$I=(\sum_{0}^{1año6} \frac{(laño1)+(laño2)+\cdots+(laño6)}{IT} * 100$
Seguimiento y aplicación del manual de abatimiento de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado.	*Ml= cantidad de aeronaves evaluadas / Cantidad anual de operaciones 178ntend-1*
Realizar informes anuales sobre los avances y seguimiento que realiza la Autoridad Aeronáutica sobre la actualización de sistemas PBN/RNAV en aeronaves de operadores de carga, que sean soportados mediante evidencia tecnológica y/o técnica.	*Ln = Cantidad de informes elaborados anual / Cantidad de informes proyectados anual -1*
Realizar el seguimiento de avance para el estudio de complemento de vibraciones en la localidad de Fontibón y el Municipio de Funza.	*Ev= (Cantidad de entregables presentados / Cantidad de*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido	
	*entregables proyectados totales)*100*

Consideraciones

MEDIDA 1 – 1. LOCALIZACIÓN DE LAS MEDIDAS

En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, donde se incluye la siguiente información para la presente medida de seguimiento y monitoreo dentro del formato ICA 1ª:

***Sub-medida 1**. Medición de niveles de presión sonora por medio del SVCA en seis (6) puntos de la red de monitoreo de ruido en diferentes ubicaciones según lo establecido en la metodología del Anexo 16 – Protección al medio ambiente, Volumen I – Ruido en las aeronaves; de forma permanente durante los 365 días del año, las 24 horas del día*

> *Para el periodo de reporte se utilizaron 6 estaciones de monitoreo de ruido (EMRI 2, EMRI 3, EMRI 7, EMRI 8, EMRI 17 y EMRI 4) que cumplen con los criterios expuestos en la Res. 2130 del 2004 de la Aerocivil que se basa en el documento titulado "Protección del medio ambiente) del Anexo 16 de la OACI, volumen I, "Ruido de las aeronaves".*
>
> *Los puntos de medición del ruido lateral (EMRI 7 y EMRI 8) corresponden a los puntos paralelos a 400 m del eje de pista o de su prolongación, en el que el nivel de ruido de despegue es máximo. En cambio, el punto para la medición de ruido de sobrevuelo se ubica en la prolongación del eje de pista a una distancia de 6.5 km desde el cual comienza el recorrido de despegue (EMRI 3 y EMRI 2) dirigidas hacia la ciudad de Bogotá debido a la densidad poblacional de esta zona y por último el punto de referencia de ruido por aproximación se ubicó sobre el terreno en prolongación del eje de pista a 2,000 m del umbral (EMRI 4 y EMRI 17) en terreno horizontal, los puntos se encuentran ubicados a 120 m por debajo de la trayectoria de descenso de 3°, que intercepta la pista a 300 m más allá del umbral, son atribuidos a las mismas estaciones EMRI 4 y EMRI 17 puesto que realizan cubrimiento a trayectorias tanto de despegue como aproximación, seguidas de estas se encuentran estaciones que cubren zonas rurales y la zona urbana del municipio de Funza.*
>
> *Dada la geografía del Aeropuerto Internacional El Dorado, el punto de medición de ruido por aproximación coincide con el punto de medición de ruido de sobrevuelo, por lo tanto, con un total de seis (6) estaciones de monitoreo bajo estandarización de la OACI (EMRI 2, EMRI 3, EMRI 4, EMRI 7, EMRI 8 y EMRI 17). En color rojo se localizan geográficamente las estaciones aquí expuestas en la siguiente ilustración:*
>
> *"(…)*
> *Ver **ilustración Anexo 3**. Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/ 3.2.1. Ruido Ambiental/Pág. 281 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

En revisión de la información mencionada por AEROCIVIL, se verifica dentro del ICA 16 los siguientes Anexos y documentos en la ruta indicada:

Una carpeta por mes (julio a diciembre de 2022) de las cuales cada una contiene un informe en PDF y una carpeta de anexos, así:

"(…)
Ver Tabla /Pág. 281 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Durante la revisión de los informes de Ruido Ambiental mensuales de julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2022, presentados en el ICA 16, se encontró que el subtítulo "4.5.2 Estaciones de monitoreo", información relacionada a los seis (6) puntos de la red de monitoreo de ruido en diferentes

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

ubicaciones según lo establecido en la metodología del Anexo 16 – Protección al medio ambiente, Volumen I – Ruido en las aeronaves, así:

Ubicación de las Estaciones de Monitoreo de Ruido Inteligente (EMRI)

Localización de los puntos de monitoreo se puede apreciar en la siguiente Ilustración 7:
En la ilustración anterior, se encuentra las estaciones EMRI 2, EMRI 3, EMRI 7, EMRI 8, EMRI 17 y EMRI 4 señaladas con color rojo; estás fueron definidas bajo los criterios de la Resolución No. 2130 de 2004 de la Aerocivil, que se basa en el documento "Protección del medio ambiente" del Anexo 16 de la OACI, Volumen I, "Ruido de las aeronaves". En dicha normativa y documentación se mencionan puntos a considerar de ruido lateral, sobrevuelo y de aproximación.

Los puntos de medición del ruido lateral (EMRI 7 y EMRI 8) corresponden a los puntos paralelos a 400 m del eje de pista o de su prolongación, en el que el nivel de ruido de despegue es máximo. En cambio, el punto para la medición de ruido de sobrevuelo se ubica en la prolongación del eje de pista a una distancia de 6.5 km desde el cual comienza el recorrido de despegue (EMRI 3 y EMRI 2) dirigidas hacia la ciudad de Bogotá debido a la densidad poblacional de esta zona y por último el punto de referencia de ruido por aproximación se ubicó sobre el terreno en prolongación del eje de pista a 2,000 m del umbral (EMRI 4 y EMRI 17) en terreno horizontal, los puntos se encuentran ubicados a 120 m por debajo de la trayectoria de descenso de 3°, que intercepta la pista a 300 m más allá del umbral, son atribuidos a las mismas estaciones EMRI 4 y EMRI 17 puesto que realizan cubrimiento a trayectorias tanto de despegue como aproximación, seguidas de estas se encuentran estaciones que cubren zonas rurales y la zona urbana del municipio de Funza.

Dada la geografía del Aeropuerto Internacional El Dorado, el punto de medición de ruido por aproximación coincide con el punto de medición de ruido de sobrevuelo, por lo tanto, con un total de seis (6) estaciones de monitoreo bajo estandarización de la OACI (EMRI 2, EMRI 3, EMRI 4, EMRI 7, EMRI 8 y EMRI 17).

"(…)
Ver Tabla/Fuente: ICA_16 radicado ANLA 2023066933-1-000
Pág. 281 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencia que AEROCIVIL cumple parcialmente con la medida de medición de niveles de presión sonora por medio del SVCA en seis (6) puntos de la red de monitoreo de ruido en diferentes ubicaciones según lo establecido en la metodología del Anexo 16 – Protección al medio ambiente, Volumen I – Ruido en las aeronaves, dado que según lo reportado en el subtítulo "4.5.2 Estaciones de monitoreo", es la misma en los 6 informes (julio a diciembre de 2022), y en consecuencia, no indica o informa si la operación de las 6 estaciones EMRI con estandarización de la OACI, fue permanente durante los 365 días del año, las 24 horas del día.

De otra parte, con el fin de verificar la operación 24 horas de las 6 estaciones mencionadas, en desarrollo del seguimiento efectuado al expediente LAM0209, se revisaron los archivos de descarga del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental relacionados con los niveles de ruido que la AEROCIVIL debe remitir diariamente a la ANLA, encontrando falta de información en las 6 estaciones EMRI bajo estandarización de la OACI, de varios días del periodo de análisis para el presente Conceto Técnico de seguimiento a PQRSD del expediente LAM0209 que es del 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, así:

Falta de información por día y porcentaje en las estaciones EMRI con estandarización OACI del 1/07/2023 al 18/05/2023, de los archivos de descarga del SVCA enviados por la AEROCIVIL a la ANLA

Periodo	Falta de información día	EMRI – OACI					
		F002	F003	F004	F007	F008	F017
2do semestre 2022	n	26	30	71	1	62	12
	%	14,1%	16,3%	38,6%	0,5%	33,7%	6,5%
1/01/2023 a 18/05/2023	n	13	4	5	72	133	6
	%	9,4%	2,9%	3,6%	52,2%	96,4%	4,3%

Fuente: *Archivos de descarga del SVCA enviados por la AEROCIVIL a la ANLA análisis Equipo de seguimiento de licencia ambientales*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

Archivos de descarga del SVCA enviados por la AEROCIVIL a la ANLA de las EMRI con estandarización de la OACI del 1/07/2022 al 18/05/2023

Fecha	F002	F003	F004	F007	F008	F017	Fecha	F002	F003	F004	F007	F008	F017
1/07/2022	218	208	302	240	234	211	9/12/2022	217	213		229		231
2/07/2022	191	221	307	232	184	204	10/12/2022	205	263		225		209
3/07/2022	190	257	306	212	213	183	11/12/2022	222	275		210		206
4/07/2022	182	242	266	206	209	189	12/12/2022	216	251		228		255
5/07/2022	203	200	245	219	196	201	13/12/2022	221	239		235		204
6/07/2022	199	157	275	223	202	197	14/12/2022	209	243		226		234
7/07/2022	196	200	278	205	187	170	15/12/2022	155	244		226		231
8/07/2022	209	198	304	218	191	184	16/12/2022		233		220		269
9/07/2022	196	196	321	208	190	194	17/12/2022		248		210		224
10/07/2022	201	252	312	252	178	170	18/12/2022		252		211		208
11/07/2022	158	222	265	213	205	196	19/12/2022	63	243		251		211
12/07/2022		215	281	222	196	194	20/12/2022	117	221		237		229
13/07/2022	53	209	278	207	180	216	21/12/2022		255		215		233
14/07/2022	185	196	235	204	189	219	22/12/2022		230		223		212
15/07/2022	238	213	267	181	171	217	23/12/2022		243		232		224
16/07/2022	201	201	281	193	203	259	24/12/2022	41	174		149		190
17/07/2022	188	221	251	180	182	234	25/12/2022	198	196		196		116
18/07/2022	182	174	260	192	198	244	26/12/2022	213			236		244
19/07/2022	195	143	261	206	212	269	27/12/2022	228			237		243
20/07/2022	182	175	253	180	198	218	28/12/2022	284			161		271
21/07/2022	216	195	301	193	214	248	29/12/2022	290			213		264
22/07/2022	219	179	293	223	212	247	30/12/2022	278	53	205	179		277
23/07/2022	211	170	288	180	236	244	31/12/2022	243	243	289	176		230
24/07/2022	211	234	324	240	196	233	1/01/2023	249	270	252	126		194
25/07/2022	189	172	262	169	240	256	2/01/2023	274	279	238	199		257
26/07/2022	193	186	300	232	229	248	3/01/2023	279	272	216	190		235
27/07/2022	215	194	235	224	233	263	4/01/2023	258	261	216	195		270
28/07/2022	221	194	302	213	224	265	5/01/2023	280	280	277	212		251
29/07/2022	156	156	304	217	240	270	6/01/2023	271	254	241	204		293
30/07/2022		195	253	203	218	259	7/01/2023	272	290	303	223		270
31/07/2022		210	284	203	245	234	8/01/2023	267	284	235	196		253
1/08/2022		163	268	238	228	189	9/01/2023	145	291	134	229		239
2/08/2022	83	141	285	236	202	200	10/01/2023		247	238	222		255
3/08/2022	192	148	289	240	203	218	11/01/2023		268	288	230		257
4/08/2022	208	197	306	216	208	194	12/01/2023	66	175	194	137		175
5/08/2022	231	176	304	228	209	202	13/01/2023	227	162	317	221		262
6/08/2022	196	190	291	226	187	208	14/01/2023	264	260	246	124		257
7/08/2022	191	195	294	213	216	187	15/01/2023	255	254	220			229
8/08/2022	170	166	264	228	182	207	16/01/2023	228	271	240			200
9/08/2022	193	201	301	223	188	208	17/01/2023	237	68	234			197
10/08/2022	206	172	295	239	227	219	18/01/2023	251	180	235			253
11/08/2022	202	181	320	224	201	221	19/01/2023	280	250	214			219
12/08/2022	223	199	255	212	208	223	20/01/2023	282	241	261			240
13/08/2022	193	182	261	237	225	213	21/01/2023	273	265	257			219
14/08/2022	16	1	59	41	25	22	22/01/2023	277	267	302			208
15/08/2022							23/01/2023	276	256	218			227
16/08/2022	149	144	177	109	131	178	24/01/2023	277	258	254			234
17/08/2022	192	147	262	218	228	253	25/01/2023	259	265	277			259
18/08/2022	211	218	258	190	221	277	26/01/2023	298	256	223			245
19/08/2022	226	184	278	188	261	279	27/01/2023	294	265	273			242
20/08/2022	195	200	257	203	201	250	28/01/2023	280	267	273			217
21/08/2022	202	206	295	216	222	252	29/01/2023	283	266	270			225
22/08/2022	195	185	301	213	246	245	30/01/2023	303	253	238			246
23/08/2022	245	150	216	127	245	321	31/01/2023	305	264	234			248

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

24/08/2022	*219*	*186*	*294*	*195*	*240*	*271*	***1/02/2023***	*301*	*275*	*251*			*309*
25/08/2022	*192*	*175*	*295*	*216*	*240*	*260*	***2/02/2023***	*293*	*285*	*254*			*301*
26/08/2022	*219*	*198*	*262*	*172*	*218*	*270*	***3/02/2023***	*297*	*251*	*261*			*295*
27/08/2022	*190*	*155*	*286*	*210*	*240*	*256*	***4/02/2023***	*242*	*245*	*277*			*274*
28/08/2022	*154*	*213*	*292*	*203*	*233*	*231*	***5/02/2023***	*259*	*258*	*308*			*208*
29/08/2022	*2*	*188*	*267*	*222*	*253*	*249*	***6/02/2023***	*236*	*242*	*256*			*218*
30/08/2022		*164*	*300*	*190*	*237*	*51*	***7/02/2023***	*234*	*256*	*294*			*198*
31/08/2022	*154*	*188*	*263*	*205*	*216*		***8/02/2023***	*232*	*260*	*289*			*211*
1/09/2022	*204*	*191*	*260*	*240*	*217*		***9/02/2023***	*267*	*255*	*272*			*223*
2/09/2022	*199*	*191*	*304*	*248*	*213*		***10/02/2023***	*231*	*245*	*278*			*231*
3/09/2022	*191*	*169*	*297*	*222*	*204*		***11/02/2023***	*222*	*261*	*270*			*207*
4/09/2022	*188*	*153*	*272*	*209*	*216*		***12/02/2023***	*247*	*276*	*301*			*198*
5/09/2022	*204*	*163*	*296*	*214*	*214*		***13/02/2023***	*172*	*209*	*197*			*151*
6/09/2022	*193*	*224*	*291*	*218*	*204*		***14/02/2023***	*241*	*245*	*268*			*202*
7/09/2022	*198*	*189*	*290*	*228*	*209*		***15/02/2023***	*171*	*201*	*191*			*160*
8/09/2022	*203*	*229*	*293*	*221*	*210*		***16/02/2023***	*251*	*254*	*297*			*216*
9/09/2022	*215*	*190*	*303*	*222*	*225*		***17/02/2023***	*241*	*246*	*260*			*233*
10/09/2022	*195*	*190*	*307*	*205*	*192*		***18/02/2023***	*231*	*260*	*254*			*217*
11/09/2022	*190*	*221*	*280*	*201*	*218*	*58*	***19/02/2023***	*234*	*263*	*245*			*191*
12/09/2022	*193*	*28*	*275*	*199*	*215*	*232*	***20/02/2023***	*239*	*245*	*239*			*213*
13/09/2022	*181*	*98*	*246*	*212*	*207*	*221*	***21/02/2023***	*260*	*259*	*167*			*255*
14/09/2022	*192*	*250*	*288*	*218*	*201*	*216*	***22/02/2023***	*248*	*269*	*273*			*203*
15/09/2022	*188*	*228*	*301*	*216*	*206*	*234*	***23/02/2023***	*255*	*244*	*256*			*268*
16/09/2022	*216*	*231*	*296*	*197*	*217*	*257*	***24/02/2023***	*268*	*239*	*270*			*293*
17/09/2022	*156*	*198*	*196*	*150*	*155*	*219*	***25/02/2023***	*233*	*254*	*257*			*254*
18/09/2022	*54*	*52*	*101*	*35*	*61*	*55*	***26/02/2023***	*237*	*263*	*180*			*245*
19/09/2022	*221*	*230*	*221*	*183*	*191*	*279*	***27/02/2023***	*237*	*248*	*237*			*257*
20/09/2022	*153*	*190*	*190*	*161*	*176*	*220*	***28/02/2023***	*205*	*245*	*241*	*34*		*246*
21/09/2022	*211*	*255*	*319*	*237*	*221*	*266*	***1/03/2023***	*226*	*259*	*281*	*251*		*209*
22/09/2022	*172*	*97*	*223*	*223*	*266*	*248*	***2/03/2023***	*220*	*249*	*280*	*227*		*196*
23/09/2022	*175*		*284*	*217*	*223*	*285*	***3/03/2023***	*157*	*192*	*191*	*198*		*157*
24/09/2022	*178*		*306*	*230*	*191*	*260*	***4/03/2023***	*56*	*48*	*63*	*27*		*44*
25/09/2022	*188*		*284*	*175*	*171*	*234*	***5/03/2023***	*210*	*261*	*301*	*221*		*181*
26/09/2022	*144*		*198*	*170*	*4*	*213*	***6/03/2023***	*239*	*254*	*220*	*243*		*193*
27/09/2022	*207*		*221*	*183*	*208*	*263*	***7/03/2023***	*237*	*222*	*207*	*186*		*203*
28/09/2022	*200*		*264*	*236*	*217*	*250*	***8/03/2023***	*240*	*245*	*261*	*235*		*210*
29/09/2022	*232*		*265*	*190*	*228*	*252*	***9/03/2023***	*242*	*260*	*224*	*253*		*211*
30/09/2022	*240*		*249*	*179*	*227*	*246*	***10/03/2023***	*229*	*251*	*278*	*230*		*212*
1/10/2022	*186*		*303*	*214*	*166*	*217*	***11/03/2023***	*239*	*245*	*233*	*249*		*183*
2/10/2022	*182*		*283*	*209*	*212*	*184*	***12/03/2023***	*243*	*225*	*254*	*249*		*175*
3/10/2022	*191*		*280*	*222*	*199*	*202*	***13/03/2023***	*235*	*219*	*230*	*251*		*190*
4/10/2022	*202*		*279*	*247*	*200*	*205*	***14/03/2023***	*236*	*221*	*275*	*226*		*212*
5/10/2022	*206*		*263*	*237*	*198*	*206*	***15/03/2023***	*242*	*247*	*248*	*204*		*209*
6/10/2022	*212*		*273*	*209*	*175*	*206*	***16/03/2023***	*251*	*244*	*202*	*161*		*246*
7/10/2022	*211*		*256*	*243*	*212*	*217*	***17/03/2023***	*227*	*241*	*280*	*169*		*257*
8/10/2022	*191*		*289*	*225*	*190*	*210*	***18/03/2023***	*260*	*245*	*223*	*166*		*231*
9/10/2022	*210*		*300*	*204*	*233*	*198*	***19/03/2023***	*226*	*240*	*232*	*170*		*209*
10/10/2022	*199*		*303*	*251*	*226*	*196*	***20/03/2023***	*262*	*286*	*246*	*186*		*238*
11/10/2022	*195*		*290*	*219*	*203*	*208*	***21/03/2023***	*254*	*241*	*241*	*156*		*224*
12/10/2022	*192*		*296*	*243*	*205*	*219*	***22/03/2023***	*235*	*260*	*316*	*157*		*255*
13/10/2022	*195*		*248*	*258*	*228*	*211*	***23/03/2023***	*250*	*258*	*266*	*227*		*257*
14/10/2022	*213*		*282*	*253*	*206*	*201*	***24/03/2023***	*240*	*250*	*240*	*188*		*250*
15/10/2022	*181*		*295*	*242*	*224*	*199*	***25/03/2023***	*212*	*263*	*326*	*222*		*253*
16/10/2022	*198*		*256*	*195*	*244*	*263*	***26/03/2023***	*221*	*265*	*271*	*205*		*242*
17/10/2022	*215*		*206*	*201*	*279*	*241*	***27/03/2023***	*224*	*253*	*279*	*226*		*239*
18/10/2022	*155*	*239*	*255*	*221*	*228*	*244*	***28/03/2023***	*171*	*197*	*204*	*178*		*185*
19/10/2022	*202*	*221*	*264*	*210*	*207*	*242*	***29/03/2023***	*65*	*66*	*80*	*36*		*57*
20/10/2022	*201*	*215*	*63*	*220*	*253*	*258*	***30/03/2023***	*168*	*187*	*232*	*168*		*201*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

21/10/2022	*151*	*219*		*174*	*185*	*157*	***31/03/2023***						
22/10/2022		*258*		*217*	*208*	*228*	***1/04/2023***	*219*	*248*	*340*	*209*		*200*
23/10/2022		*227*		*208*	*236*	*222*	***2/04/2023***	*221*	*257*	*267*	*209*		*208*
24/10/2022	*86*	*238*		*219*	*234*	*244*	***3/04/2023***	*208*	*125*	*227*	*223*		*195*
25/10/2022	*194*	*232*		*234*	*223*	*231*	***4/04/2023***	*236*	*71*	*172*	*205*		*201*
26/10/2022	*211*	*234*		*210*	*143*	*243*	***5/04/2023***	*262*	*259*	*312*	*221*		*205*
27/10/2022	*202*	*235*		*208*	*81*	*256*	***6/04/2023***	*238*	*261*	*278*	*166*		*159*
28/10/2022	*252*	*231*		*166*	*52*	*250*	***7/04/2023***	*240*	*258*	*254*	*172*		*153*
29/10/2022	*199*	*239*		*204*	*86*	*253*	***8/04/2023***	*211*	*270*	*304*	*212*		*173*
30/10/2022	*230*	*227*		*160*	*135*	*237*	***9/04/2023***	*220*	*273*	*318*	*216*		*193*
31/10/2022	*219*	*254*		*118*	*4*	*251*	***10/04/2023***	*211*	*255*	*300*	*237*		*191*
1/11/2022	*121*	*221*		*150*		*184*	***11/04/2023***	*213*	*235*	*306*	*188*		*196*
2/11/2022	*61*	*238*		*42*		*196*	***12/04/2023***	*224*	*257*	*321*	*225*		*200*
3/11/2022	*221*	*230*		*205*		*221*	***13/04/2023***	*173*	*188*	*228*	*169*		*139*
4/11/2022	*225*	*237*		*222*		*208*	***14/04/2023***	*146*	*155*	*184*	*88*		*160*
5/11/2022	*220*	*243*		*175*		*212*	***15/04/2023***	*197*	*228*	*305*	*201*		*194*
6/11/2022	*216*	*258*		*168*		*190*	***16/04/2023***	*209*	*274*	*331*	*196*		*209*
7/11/2022	*224*	*264*		*221*		*212*	***17/04/2023***	*194*	*212*	*296*	*198*		*243*
8/11/2022	*179*	*223*		*231*		*197*	***18/04/2023***	*135*	*255*	*260*	*145*		*212*
9/11/2022	*220*	*253*		*205*		*213*	***19/04/2023***	*149*	*250*	*294*	*120*		*250*
10/11/2022	*233*	*278*		*208*		*219*	***20/04/2023***	*157*	*251*	*322*			*243*
11/11/2022		*263*		*234*		*215*	***21/04/2023***	*158*	*261*	*305*		*18*	*270*
12/11/2022		*260*		*183*		*203*	***22/04/2023***	*151*	*263*	*264*		*59*	*238*
13/11/2022		*273*		*181*		*217*	***23/04/2023***	*179*	*222*	*324*		*67*	*224*
14/11/2022		*297*		*199*		*220*	***24/04/2023***	*146*	*244*	*314*		*20*	*231*
15/11/2022		*244*		*233*		*213*	***25/04/2023***	*155*	*263*	*334*		*11*	*247*
16/11/2022		*277*		*210*		*271*	***26/04/2023***	*176*	*253*	*357*			*263*
17/11/2022		*247*		*218*		*256*	***27/04/2023***	*168*	*252*	*308*			*255*
18/11/2022		*212*		*212*		*278*	***28/04/2023***	*154*	*224*	*321*			*272*
19/11/2022		*240*		*197*		*253*	***29/04/2023***	*161*	*240*	*322*			*237*
20/11/2022		*290*		*194*		*250*	***30/04/2023***	*183*	*265*	*165*			*237*
21/11/2022		*250*		*165*		*268*	***1/05/2023***	*178*	*265*	*174*			*205*
22/11/2022		*227*		*107*		*248*	***2/05/2023***	*154*	*231*	*280*			*208*
23/11/2022	*191*	*273*		*137*		*256*	***3/05/2023***	*147*	*246*	*300*	*89*		*212*
24/11/2022	*220*	*251*		*150*		*253*	***4/05/2023***	*75*	*206*	*294*	*9*		*195*
25/11/2022	*238*	*232*		*191*		*273*	***5/05/2023***		*250*	*236*			*207*
26/11/2022	*207*	*240*		*173*		*266*	***6/05/2023***		*230*				*194*
27/11/2022	*203*	*285*		*196*		*244*	***7/05/2023***		*247*	*100*			*191*
28/11/2022	*223*	*276*		*234*		*247*	***8/05/2023***		*253*	*259*			*203*
29/11/2022	*152*	*255*		*197*		*256*	***9/05/2023***		*225*	*108*			*174*
30/11/2022	*122*	*234*		*158*		*303*	***10/05/2023***		*243*	*263*			*198*
1/12/2022	*226*	*238*		*239*		*208*	***11/05/2023***		*10*	*188*			*106*
2/12/2022	*186*	*259*		*196*		*220*	***12/05/2023***						
3/12/2022	*204*	*263*		*234*		*191*	***13/05/2023***						
4/12/2022	*240*	*279*		*191*		*202*	***14/05/2023***	*46*	*49*	*82*			*44*
5/12/2022	*250*	*275*		*173*		*235*	***15/05/2023***	*105*	*198*	*197*			*141*
6/12/2022	*221*	*238*		*237*		*205*	***16/05/2023***	*50*	*56*	*81*			
7/12/2022	*190*	*240*		*205*		*231*	***17/05/2023***	*103*	*137*	*221*			
8/12/2022	*229*	*260*		*216*		*207*	***18/05/2023***						

Fuente: *Archivos de descarga del SVCA enviados por la AEROCIVIL a la ANLA análisis Equipo de seguimiento de licencia ambientales*

Teniendo en cuenta lo anterior, se requiere que la AEROCIVIL presente los datos faltantes para las estaciones EMRI_ 02, 03, 04, 07, 08 y 17 que no fueron reportados a la ANLA, de no contar con dicha información, deben justificar las faltas totales o parciales presentadas que no permitieron a esta Autoridad contar con la totalidad de la información, en cumplimiento de la submedida 1.1 de la medida 1 de la PSM-01, teniendo en cuenta que la medición de niveles de presión sonora de estas seis (6) EMRI, debe ser de forma permanente durante los 365 días del año, las 24 horas del día, y como se evidencia en las tablas anteriores,

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido
las estaciones EMRI con estandarización OACI, presentaron algunas falta de información para el periodo de objeto del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento a PQRSD (1/07/2023 al 18/05/2023), así como en el anexo digital 1 de los informes de correlación presentados en el ICA_16 (2do semestre de 2022). *Igualmente, se requiere que la AEROCIVIL informe a la ANLA, en una temporalidad no mayor a 48 horas luego de ocurrida la situación, sobre las novedades y sus respectivos motivos por falta total o parcial de información de las seis (6) EMRI con estandarización OACI del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental.* ***Sub-medida 2.** Medición de niveles de presión sonora mediante veinte (20) estaciones de monitoreo ruido continuo inteligentes georreferenciadas por pertinencias de macro y micro localización del proyecto* *Para el periodo de reporte se utilizaron 21 estaciones de monitoreo de ruido inteligentes fijas, estas se encuentran ubicadas estratégicamente y su georreferenciación (macro localización y micro localización) fue estipulada bajo metodologías ingenieriles. **En el Anexo 3. Reporte de laboratorios/3.2. Ruido/ 3.2.1. Ruido Ambienta**l se encuentran los informes mensuales de monitoreos de ruido con sus respectivos anexos, el Anexo Digital 3 de cada informe contiene los documentos oficiales emitidos por la firma ACOEM, los cuales, según su experiencia en casos internacionales de ruido aeronáutico, utilizaron la mejor metodología de localización para las estaciones de la red del SVCA en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C.* *En revisión de la información mencionada por AEROCIVIL, se verifica dentro del ICA 16 los siguientes Anexos y documentos en la ruta indicada:* *Una carpeta por mes (julio a diciembre de 2022) de las cuales cada una contiene un informe en PDF y una carpeta de 15 anexos* *Durante la revisión de los informes de Ruido Ambiental mensuales correspondiente a los meses de julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2022, presentados en el ICA 16, se evidenció dentro del subtítulo "4.5.2 Estaciones de monitoreo", información relacionada con la ubicación estratégicas de las 21 estaciones de monitoreo de ruido inteligente -EMRI, así:* ***4.5.2 Estaciones de monitoreo*** *Como se mencionó anteriormente, el SVCA cuenta con 21 estaciones de monitoreo de ruido inteligentes (EMRI) fijas y 5 móviles ubicadas en toda el área de influencia (AI), es decir, al interior del aeropuerto El Dorado, en la localidad de Fontibón, la localidad de Engativá, localidad de suba y el municipio de Funza. Todas las estaciones cuentan con las mismas características técnicas, las cuales dan cumplimiento a las normativas nacionales aplicadas a mediciones de ruido ambiental y ruido aeronáutico.* *Micro y Macrolocalización* *La Aerocivil junto con la firma K2 Ingeniería S.A.S. y con la colaboración de las firmas internacionales ACOEM Group y Atech Acoustic, revisaron la ubicación y la pertinencia acústica con los datos muestreados históricamente; se logró demostrar que, con la ubicación estratégica de las estaciones, se cumple con una correcta cobertura en el área de influencia de los niveles de ruido producidos por la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado.* *Las 21 estaciones de monitoreo de ruido inteligentes fijas y las 5 estaciones móviles, se encuentran ubicadas estratégicamente y su georreferenciación (macro localización y micro localización) fue estipulada bajo metodologías ingenieriles. En el "Anexo Digital 3. Micro y macro localización ACOEM" se encuentran los documentos oficiales emitidos por la firma ACOEM, los cuales, según su experiencia en casos internacionales de ruido aeronáutico, utilizaron la mejor metodología de localización para las estaciones de la red del SVCA en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C.*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

La ubicación de las estaciones es justificada basándose en las rutas teóricas aéreas de las aeronaves que tienen para despegue y aterrizaje del Aeropuerto Internacional El Dorado, junto con la muestra histórica y pertinencia acústica de los niveles presentados en los sectores contiguos a la terminal aérea

La ubicación de las estaciones de monitoreo de ruido inteligente EMRI evidenciadas en las tablas de descripción de las estaciones EMRI, de los informes mensuales de ruido ambiental en el ICA_16 indican que 24 estaciones EMRI son fijas (EMRI 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 13, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 30 y 34) y 2 estaciones EMRI móviles (EMRI 33 y 34), evidenciando un total de 26 estaciones de monitoreo de ruido inteligentes 24, para el periodo comprendido entre el 1 de julio al 31 de diciembre de 2022; información que no coincide con el texto descrito de 21 estaciones EMRI fija y 5 móviles, así:

"(…)

Ver ilustraciones "Tabla 2. Ubicación de estación de ruido SVCA/Pág. 287-294 DEL Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Macrolocalización

Hace referencia a la identificación de las zonas geográficas donde se deben ubicar las diferentes estaciones de monitoreo, esto se realiza en función de criterios científicos y objetivos:

- *Ubicación estratégica: dentro o cerca del área de influencia (curva de ruido LDN de 65 Dba), distribuidos uniformemente en los barrios y áreas afectadas por ruido ambiental, preferentemente en áreas residenciales o áreas críticas como hospitales, bibliotecas, sanatorios u hogares geriátricos.*
- *Revisión de rutas teóricas aéreas preestablecidas: análisis de los procedimientos de vuelo y corredores aéreos utilizados comúnmente para las trayectorias aéreas.*
- *Puntos de comparación al interior del aeropuerto: es primordial obtener puntos de referencia base para realizar consolidados históricos y comparaciones de los niveles de ruido (cercanías a las operaciones aéreas y en tierra).*
- *Representaciones de las molestias por ruido y quejas de la población vulnerable.*

Microlocalización

Los lugares propuestos garantizan la integridad física del personal encargado de instalación, operación y mantenimiento de la red de monitoreo del SVCA como también del equipo de monitoreo, el cual está protegido contra vandalismo, robo o alteración del sistema.

La comunicación del sistema de monitoreo se realiza a través de un módem 3G, que permite acceder a los niveles de presión sonora, descarga de datos, modificación de la configuración del equipo, etc. Por lo tanto, es necesario verificar en cada sitio que la señal 3G sea correcta y que no haya equipos eléctricos cerca que puedan generar ondas electromagnéticas que potencialmente afecten la correcta comunicación.

El monitoreo de ruido ambiental es registrado y almacenado de manera continua, ya que es de gran importancia garantizar el funcionamiento constante de la red de monitoreo. El mantenimiento preventivo generalmente se realiza durante el día, en toda la semana; sin embargo, en caso de falla repentina, los ingenieros y técnicos responsables de la operación acceden rápidamente a los sitios, incluso durante la noche y durante los fines de semana.

Por lo tanto, se evaluó la ubicación de todas las estaciones dónde sea posible el acceso en cualquier momento, garantizando el funcionamiento continuo y correcto de las estaciones de vigilancia (…)"

Así mismo, se revisó el anexo digital 3, documento en PDF denominado "Anexo Digital 3. Micro_Macro_ACOEM", cuyo contenido es el informe metodología utilizada para determinar la macrolocalización de los puntos de monitoreo de ruido del Aeropuerto Internacional El Dorado. Estos puntos deben precisamente representar el impacto sonoro de la operación aeroportuaria, y permitir la correcta evaluación del sonido niveles y por tanto de la molestia percibida por la población local. La mayoría de estos puntos estarán integrados a una identificación de aeronave (tipo, modelo, línea aérea, ubicación, etc.) y software de gestión de ruido de aeronaves llamado MapAero, que es capaz de igualar eventos de ruido a eventos de aeronaves.

Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencia que AEROCIVIL cumple con la medida ya que la información descrita en el subtítulo "4.5.2 Estaciones de monitoreo" en cuanto a micro y macrolocalización, a pesar de

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

ser la misma en los 6 informes (julio a diciembre de 2022), se evidencia medición de presión sonora entre total y parcial en 26 estaciones EMRI.

Sub-medida 3. *La cantidad de equipos de medición y su localización deberán garantizar el cubrimiento de la totalidad del área de influencia los 365 días del año, lo cual deberá ser demostrado en los informes técnicos de operación y análisis de resultados.*

Las estaciones que componen la red de monitoreo SVCA para el periodo de reporte, cuentan con una cobertura de radio de detección de eventos aeronáuticos de 750 metros, esto debido a la configuración de operación el cual tiene por característica el equipo. Así, las estaciones cuentan con una cobertura de:

"(…)
Ver Tabla Página 295 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Las estaciones de monitoreo de ruido inteligentes que componen la red del SVCA, realizan monitoreo continuo 24 horas al día, 7 días a la semana. ***Ver Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/3.2.1. Ruido Ambiental"***

En revisión de la información referenciada por AEROCIVIL, se evidencia una carpeta por mes de las cuales cada una contiene un informe en PDF y una carpeta de 15 anexos.

Durante la revisión de los informes de ruido Ambiental -RA- correspondiente a los meses de julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2022, presentados en el ICA 16, se evidencia dentro del título 4.5.4 Novedades técnicas del sistema de vigilancia y control ambiental, el porcentaje de adquisición de datos, así como, información de las estaciones EMRI con carencia de datos y su justificación por fechas y, finalmente informan que estaciones EMRI por su radio de cobertura fueron el respaldo de la información faltante así: :

Informe_RA_Julio

Con las eventualidades sucedidas para el mes de julio el sistema garantizó el 99% de adquisición de datos los cuales se asocian entonces a un 1% de ausencia de datos, cabe mencionar que durante este mes se presentaron novedades técnicas de distintos tipos, referente a fallas en el funcionamiento de las estaciones de monitoreo provocadas por condiciones meteorológicas o el desgaste normal de los equipos, razón por la cual el porcentaje de adquisición de datos se redujo. A lo largo del mes se desinstalaron algunas estaciones para realizar su traslado al laboratorio de calibración, con el fin de implementar nuevas actualizaciones, llevar a cabo el mantenimiento correctivo, preventivo y lógico de los sonómetros y sus componentes.

Para empezar la estación EMRI 2 presento carencia de datos el día 12 de julio, esto debido a una falla en el controlador interno de la estación, que provoco la descarga total de la batería externa, se procedió con el arreglo cambiando el controlador de voltaje y remplazando la batería externa por otra cargada en su totalidad. Adicional esta estación también presento carencia de datos los días 30 y 31 de julio debido a las condiciones meteorológicas de ese día, las constantes precipitaciones causaron que la batería externa no lograra completar el nivel de carga suficiente para que el sonómetro permaneciera activo en la jornada diurna, para solucionar este inconveniente pese a las condiciones climáticas se procedió a realizar el cambio de la batería externa por otra batería con el 100% de carga. Por último, la estación EMRI 29 ubicada en el sector D, en el municipio de Funza, se trasladó al laboratorio desde el día 24 de junio hasta el 5 de julio para realizar el mantenimiento preventivo, y actualización de firmware, por este motivo la estación presento carencia de datos los días 1, 2, 3, 4 de julio. Adicional el día 31 de julio también presentó carencia de datos debido a un error en la lectura de la memoria de almacenamiento interna del sonómetro, la cual se remplazó por una memoria nueva y el sonómetro volvió a operar.

Cabe aclarar que durante los días en los cuales se presentaron datos huérfanos en las respectivas estaciones, se logró la cobertura en la captura de datos de ruido dúrate estos días, efectuando el respaldo de información relacionada con ruido. Si bien, Para la estación EMRI 29, se realiza la cobertura con la estación EMRI 4 la cual no tuvo fallas a lo largo del mes y se encuentra localizada aproximadamente a 800 metros de distancia de la estación EMRI 29. Por último, Para la estación EMRI 2, se realizó la cobertura de datos con las estaciones EMRI 10 y EMRI 33 las cuales no presentaron novedades a lo largo del mes y realizan la cobertura de ruido para distintas trayectorias de vuelo.

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

Finalmente, el resto de las estaciones de monitoreo operaron con continuidad, teniendo en cuenta las observaciones mencionadas, como objeto contractual especificado del SVCA 18001608 H3 – 2018

Informe_RA_Agosto

Con las eventualidades sucedidas para el mes de agosto el sistema garantizó el 98.5% de adquisición de datos los cuales se asocian entonces a un 1.5% de ausencia de datos, cabe mencionar que durante este mes se presentaron novedades técnicas de distintos tipos, referente a fallas en el funcionamiento de las estaciones de monitoreo provocadas por condiciones meteorológicas o el desgaste normal de los equipos, razón por la cual el porcentaje de adquisición de datos se redujo. A lo largo del mes se desinstalaron algunas estaciones para realizar su traslado al laboratorio de calibración, con el fin de implementar nuevas actualizaciones, llevar a cabo el mantenimiento correctivo, preventivo y lógico de los sonómetros y sus componentes.

La estación EMRI 2 ubicada en el sector B, en la localidad de Engativá, presento carencia de datos los días 1, 29 y 30 de agosto debido a problemas con la batería externa de la estación ya que al no recibir la suficiente luz en el panel solar, la estación no logro cargar la batería externa con la suficiente carga para permanecer encendida toda la jornada nocturna, cabe aclarar que no fue necesario hacer cambio de la batería externa ya que se mejoró la posición del panel para una mejor recepción de la luz solar. Por último, la estación EMRI 29 también presento carencia de información (1-9 de agosto) debido a un error en la configuración de los perfiles de medición del sonómetro, pues no se estaban midiendo los indicadores acústicos que establece la Resolución 0627 del 2006.

Cabe aclarar que durante los días en los cuales se presentaron datos huérfanos en las respectivas estaciones, se logró la cobertura en la captura de datos de ruido dúrate estos días, efectuando el respaldo de información relacionada con ruido. Si bien, para la estación EMRI 29, se realiza la cobertura con la estación EMRI 4 la cual se encuentran localizada aproximadamente a 800 metros de distancia de la estación que no registró datos de ruido (EMRI 29). Por último, Para la estación EMRI 2, se realizó la cobertura de datos con las estaciones EMRI 10 y EMRI 33 las cuales no presentaron novedades a lo largo del mes y realizan la cobertura de ruido para distintas trayectorias de vuelo. Adicional a esto, se confirmó la perdida de datos en el radar para los días 14 y 15 de agosto, debido a errores en la captura del radar. Razón por la cual, posterior al mantenimiento y puesta en marcha del código de captación para los datos de radar, por parte de los funcionarios de Aerocivil, se verifico el almacenamiento y captura correcta del Sistema de Información de Vuelos (FIS).

Finalmente, el resto de estaciones de monitoreo operaron con continuidad, teniendo en cuenta las observaciones mencionadas, como objeto contractual especificado del SVCA 18001608 H3 – 2018.

Informe_RA_Septiembre

Con las eventualidades sucedidas para el mes de septiembre el sistema garantizó el 98.1% de adquisición de datos los cuales se asocian entonces a un 1.9% de ausencia de datos, cabe mencionar que durante este mes se presentaron novedades técnicas de distintos tipos, referente a fallas en el funcionamiento de las estaciones de monitoreo provocadas por condiciones meteorológicas o el desgaste normal de los equipos, razón por la cual el porcentaje de adquisición de datos se redujo. A lo largo del mes se desinstalaron algunas estaciones para realizar su traslado al laboratorio de calibración, con el fin de implementar nuevas actualizaciones, llevar a cabo el mantenimiento correctivo, preventivo y lógico de los sonómetros y sus componentes.

La estación EMRI 27 presento carencia de datos el día 18 de septiembre en la jornada diurna, esto debido a las condiciones meteorológicas de ese día, las constantes precipitaciones causaron que la batería externa no lograra completar el nivel de carga suficiente para que el sonómetro permaneciera activo, para solucionar este inconveniente pese a las condiciones climáticas se procedió a realizar el cambio de la batería externa por otra batería con el 100% de carga. Por otro lado, la estación EMRI 29 ubicada en el sector D, en el municipio de Funza, presento carencia de datos ya que se realizó el traslado al laboratorio el día 24 de septiembre para llevar a cabo el mantenimiento general a los cables y realizar la calibración del equipo, la estación se volvió a instalar el día 30 de septiembre. Por último, EMRI 30 también presento carencia de información los días 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12 de septiembre, ya que el predio donde se encuentra ubicada la estación de monitoreo realizo actividades de construcción durante estos días.

Cabe aclarar que durante los días en los cuales se presentaron datos huérfanos en las respectivas estaciones, se logró la cobertura en la captura de datos de ruido dúrate estos días, efectuando el respaldo de información relacionada con ruido. Si bien, para la estación EMRI 30 se realizó la cobertura con la estación EMRI 21 y EMRI 25 en los días ausentes de registró de datos de ruido, dichas estaciones se encuentran a una distancia menor a 700 metros, lo cual permite realizar cobertura de la presión sonora generada por la operación aérea. Para la estación EMRI 29, se realiza la cobertura con la estación EMRI 4 la cual se encuentran localizada aproximadamente a 800 metros de distancia de

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

la estación que no registró datos de ruido (EMRI 29). Por último, Para la estación EMRI 27, se realizó la cobertura de datos con la estación EMRI 7 la cual no presentaron novedades a lo largo del mes y realizan la cobertura de ruido para distintas trayectorias de vuelo.

Finalmente, el resto de estaciones de monitoreo operaron con continuidad, teniendo en cuenta las observaciones mencionadas, como objeto contractual especificado del SVCA 18001608 H3 – 2018

Informe_RA_Octubre

adquisición de datos los cuales se asocian entonces a un 8.4% de ausencia de datos, cabe mencionar que durante este mes se presentaron novedades técnicas de distintos tipos, referente a fallas en el funcionamiento de las estaciones de monitoreo provocadas por condiciones meteorológicas o el desgaste normal de los equipos, razón por la cual el porcentaje de adquisición de datos se redujo. A lo largo del mes se desinstalaron algunas estaciones para realizar su traslado al laboratorio de calibración, con el fin de implementar nuevas actualizaciones, llevar a cabo el mantenimiento correctivo, preventivo y lógico de los sonómetros y sus componentes.

La estación EMRI 1 presentó carencia de datos el día 5 de octubre en las dos jornadas esto debido a las condiciones meteorológicas de ese día, las constantes precipitaciones causaron que la batería externa no lograra completar el nivel de carga suficiente para que el sonómetro permaneciera activo, para solucionar este inconveniente pese a las condiciones climáticas se procedió a realizar el cambio de la batería externa por otra batería con el 100% de carga, así mismo, EMRI 2 presento la misma falla para los días 22 y 23 de octubre. Por otro lado, la estación EMRI 29 ubicada en el sector D, en el municipio de Funza, presento carencia de datos a lo largo del mes ya que se realizó el trasladó al laboratorio desde el mes de septiembre para llevar a cabo el mantenimiento general, la estación se volvió a instalar el día 3 de octubre y volvió a trasladarse al laboratorio el 19 de octubre debido a problemas de humedad en la estación por las constantes precipitaciones. A lo largo del mes hubo otras estaciones que también se enviaron al laboratorio para realizar calibraciones anuales o mantenimiento de componentes, EMRI 34 se trasladó al laboratorio el día 7 de octubre por fallo en placa secundaria interna del sonómetro y EMRI 4 se trasladó al laboratorio el día 21 de octubre. Por otro lado, la estación EMRI 10 presento carencia de datos en distintos periodos de tiempo a lo largo del mes debido a fallos en la memoria interna del sonómetro; se procedió hacer la reparación reinsertando la tarjeta de nuevo. Por último, EMRI 27 también presento carencia de información los días 16, 27, 28, 29, 30 y 31 de octubre, ya que la batería externa no completó el nivel de carga suficiente para que el sonómetro permaneciera activo, para solucionar este inconveniente, se procedió a realizar el cambio de la batería externa por otra batería con el 100% de carga.

Cabe aclarar que durante los días en los cuales se presentaron datos huérfanos en las respectivas estaciones, se logró la cobertura en la captura de datos de ruido dúrate estos días, efectuando el respaldo de información relacionada con ruido. Si bien, Para EMRI 1 se realiza cobertura con la estación EMRI 25 específicamente en los días ausentes de registró de datos de ruido, dichas estaciones se encuentran a una distancia de 1 Km, lo cual permite realizar cobertura de la presión sonora generada por la operación aérea. Para la estación EMRI 29, se realiza la cobertura con la estación EMRI 4 la cual se encuentran localizada aproximadamente a 800 metros de distancia de la estación que no registró datos de ruido, y los días donde la estación EMRI 4 presento fallos, se realizó la cobertura con las estaciones EMRI 29 y EMRI 17. Por otro lado, la estación EMRI 2 no registró niveles de ruido los días 22 y 23 de octubre, se realizó la cobertura de datos con la estación EMRI 10, y los días donde la estación EMRI 10 presento carencia de datos, se realizó la cobertura con la estación EMRI 2. Por último, Para la estación EMRI 27, se realizó la cobertura de datos con la estación EMRI 7 la cual no presentó novedades a lo largo del mes y realizan la cobertura de ruido para distintas trayectorias de vuelo.

Finalmente, el resto de las estaciones de monitoreo operaron con continuidad, teniendo en cuenta las observaciones mencionadas, como objeto contractual especificado del SVCA 18001608 H3 – 2018.

Informe_RA_Noviembre

Con las eventualidades sucedidas para el mes de noviembre el sistema garantizó el 84% de adquisición de datos los cuales se asocian entonces a un 16% de ausencia de datos, cabe mencionar que durante este mes se presentaron novedades técnicas de distintos tipos, referente a fallas en el funcionamiento de las estaciones de monitoreo provocadas por condiciones meteorológicas o el desgaste normal de los equipos, razón por la cual el porcentaje de adquisición de datos se redujo. A lo largo del mes se desinstalaron algunas estaciones para realizar su traslado al laboratorio de calibración, con el fin de implementar nuevas actualizaciones, llevar a cabo el mantenimiento correctivo, preventivo y lógico de los sonómetros y sus componentes.

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido
La estación EMRI 1 presentó carencia de datos para dos días a lo largo mes, debido a una falla en la batería externa de la estación y otra falla en la memoria externa SD del sonómetro, para solucionar este inconveniente se procedió a realizar el cambio de la batería externa por otra batería con el 100% de carga y se realizó el formateo de la memoria externa. La EMRI 2 también presento carencia de información para los días 12 al 21 de noviembre debido a una falla en el sistema operativo del sonómetro, como solución, se realizó el traslado al laboratorio para restablecer fabrica el dispositivo. Por otro lado, para las estaciones EMRI 4 y EMRI 8 no hubo registro de datos durante todo el mes ya que se trasladaron al laboratorio con el fin de implementar nuevas actualizaciones, llevar a cabo el mantenimiento correctivo, preventivo y lógico de los sonómetros y sus componentes. *A lo largo del mes hubo otras estaciones que también se enviaron al laboratorio para realizar mantenimiento correctivo de ciertos componentes y calibración; EMRI 34 se trasladó al laboratorio el día 7 de octubre por fallo en placa secundaria interna del sonómetro y mantenimiento correctivo en el módulo GSM, la estación se volvió a instalar el día 25 de noviembre, y la estación EMRI 27 se trasladó al laboratorio para llevar acabo el mantenimiento y calibración anual, y se volvió a instalar el día 25 de noviembre, pero días después se presentó un falla interna en la memoria SD, la cual provoco otra falla en los datos medidos para este mes, convirtiéndolos en datos corruptos, por este motivo se realizó el cambio de la memoria SD la cual provocaba dicho error. Por otro lado, la estación EMRI 10 presento carencia de datos en distintos periodos de tiempo a lo largo del mes debido a fallos en la memoria interna del sonómetro; se procedió hacer la reparación reinsertando la tarjeta de nuevo.* *La estación EMRI 28 se desconectó el día 23 de noviembre ya que se trasladó a la ubicación de EMRI 2 (la cual se encuentra en el laboratorio por falla en el sistema operativo del sonómetro) con el fin de realizar el respaldo de información de dicha estación. Por otro lado, la estación EMRI 32 también presento carencia de datos del 16 al 23 de noviembre debido a una falla en la memoria SD, para solucionar esta falla se tuvo que remplazar la tarjeta SD por otra memoria nueva. Por último, EMRI 29 también presento carencia de información el día 1 de noviembre, ya que la estación se encontraba en el laboratorio desde el mes de octubre por mantenimiento general, dicha estación se instaló el día 2 de noviembre.* *Cabe aclarar que durante los días en los cuales se presentaron datos huérfanos en las respectivas estaciones, se logró la cobertura en la captura de datos de ruido dúrate estos días, efectuando el respaldo de información relacionada con ruido. Si bien, para EMRI 1 se realiza cobertura con la estación EMRI 25 específicamente en los días ausentes de registró de datos de ruido, dichas estaciones se encuentran a una distancia de 1 Km, lo cual permite realizar cobertura de la presión sonora generada por la operación aérea. Para la estación EMRI 29, se realiza la cobertura con la estación EMRI 17, sin embargo, la estación EMRI 11 realizo el seguimiento y la cobertura de la operación aérea sobre Funza proveniente de la pista sur (31L-13R). Para estación EMRI 4 se realizó la cobertura con las estaciones EMRI 29 y EMRI 17. Por otro lado, la estación EMRI 2 no registró niveles de ruido desde el 11 al 23 de noviembre, se realizó la cobertura de datos con la estación EMRI 10, y los días donde la estación EMRI 10 presento carencia de datos, se realizó la cobertura con la estación EMRI 2. Para la estación EMRI 27, se realizó la cobertura de datos con la estación EMRI 7 la cual no presentó novedades a lo largo del mes. Por último, para la estación EMRI 32 y EMRI 8 se realizó la cobertura de datos con la estación EMRI 13 la cual no presento ninguna falla.* *Finalmente, el resto de estaciones de monitoreo operaron con continuidad, teniendo en cuenta las observaciones mencionadas, como objeto contractual especificado del SVCA 18001608 H3 – 2018.* *Informe_RA_Diciembre* *Con las eventualidades sucedidas para el mes de diciembre el sistema garantizó el 86% de adquisición de datos los cuales se asocian entonces a un 14% de ausencia de datos, cabe mencionar que durante este mes se presentaron novedades técnicas de distintos tipos, referente a fallas en el funcionamiento de las estaciones de monitoreo provocadas por condiciones meteorológicas o el desgaste normal de los equipos, razón por la cual el porcentaje de adquisición de datos se redujo. Adicional se desinstalaron algunas estaciones para realizar su traslado al laboratorio de calibración, con el fin de implementar nuevas actualizaciones, llevar a cabo el mantenimiento correctivo, preventivo y lógico de los sonómetros y sus componentes.* *Para el mes de diciembre las estaciones EMRI 4 y EMRI 8 continuaban en el laboratorio ya que aún se encontraba pendiente realizar la calibración anual del sonómetro. La estación EMRI 28 también presentó carencia de datos para el total de días del mes; el día 23 de noviembre se desconectó y se instaló en la ubicación de EMRI 2 (la cual se trasladó al laboratorio por falla en el sistema operativo del sonómetro), se realizó el cambio de estas estaciones, con el fin de realizar el respaldo de información de EMRI 2. Por otro lado, la estación EMRI 10 presentó carencia de datos en distintos periodos de tiempo a lo largo del mes debido a fallos en la memoria interna del sonómetro; se procedió hacer la reparación reinsertando la tarjeta de nuevo. Hubo estaciones que también presentaron otro tipo de fallas, como lo fue EMRI 11, dicha estación presentó carencia de información desde el día 18 de diciembre debido a una*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

falla interna en el controlador de voltaje, la cual provoco la pérdida total del equipo (controlador de voltaje), se procedió con el cambio del controlador dañado por uno nuevo como mantenimiento correctivo. Por último, EMRI 27 también presentó carencia de información los primeros seis (6) días del mes, ya que los datos que se estaban almacenando en el dispositivo estaban corruptos, para solucionar este inconveniente, se procedió con el cambio de la tarjeta de almacenamiento SD y se actualizo
el Firmware del equipo.

Cabe aclarar que durante los días en los cuales se presentaron datos huérfanos en las respectivas estaciones, se logró la cobertura en la captura de datos de ruido dúrate estos días, efectuando el respaldo de información relacionada con ruido. Si bien, Para EMRI 4 se realizó la cobertura de datos con la estación EMRI 29, específicamente para los días ausentes de registró de datos de ruido, dichas estaciones se encuentran a una distancia de 0.8 Km, lo cual permite realizar cobertura de la presión sonora generada por la operación aérea. Para las estaciones EMRI 8 y EMRI 28, se realizó la cobertura con la estación EMRI 13 la cual no presento fallas a lo largo del mes y se encuentra ubicada a menos de 1 km de las estaciones EMRI 8 y EMRI 28. Por otro lado, la estación EMRI 11 no registró niveles de ruido desde el día 18 de diciembre; se realizó la cobertura de datos con la estación EMRI 33, la cual se encuentra ubicada a menos de 800 metros de EMRI 11. También se realizó el respaldo de información para la estación EMRI 10, la cual presento carencia de datos por falla en la memoria extraíble SD, se realizó la cobertura con la estación EMRI 2. Por último, Para la estación EMRI 27, se realizó la cobertura de datos con la estación EMRI 7 la cual no presentó novedades a lo largo del mes y realizan la cobertura de ruido para distintas trayectorias de vuelo.

Finalmente, el resto de las estaciones de monitoreo operaron con continuidad, teniendo en cuenta las observaciones mencionadas, como objeto contractual especificado del SVCA 18001608 H3 – 2018.

Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencia que AEROCIVIL cumple con la cantidad de equipos de medición y su localización garantiza el cubrimiento de la totalidad del área de influencia, sin embargo, se evidencia que algunas estaciones EMRI no contaron con operación y funcionamiento al 100% de la totalidad del periodo analizado julio a diciembre de 2022; con relación a lo anterior, se efectúa dentro de los informes la justificación con la cobertura de otra estación EMRI cercana.

Sin embargo, es necesario que la AEROCIVIL cuando detecte que una estación del sistema no está registrando información, informe en una temporalidad máxima de 48 horas a la ANLA, las posibles razones de la falta de registro de niveles de presión sonora total o parcial, especificando la fecha y hora de inicio del suceso y su fecha de finalización real o probable, así mismo, se debe informar en una temporalidad mínima de 7 días todo cambio o traslado de las EMRI sea por fuerza mayor o para realización de mantenimientos, finalmente deberá informar con una temporalidad mínima de 7 días de anticipación todo cambio de localización de estación ya sea fija o móvil, indicando el periodo en que va a estar operando esa estación en la nueva ubicación; lo anterior, teniendo en cuenta que dichos registros, son la fuente principal para actualizar los datos del tablero de control El Dorado colgado en la página web de la ANLA y dar respuesta oportuna, clara y transparente a cada uno de los PQRSD del expediente LAM0209.

A continuación, se evidencian para cada una de las estaciones de monitoreo de ruido inteligente (EMRI), el porcentaje con su respectivo número de días de falta de información total, encontrada con los registros enviados en formato .csv, para el segundo semestre de 2022 y del año 2023 del 1 de enero al 18 de mayo, que es el periodo de análisis del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

Falta de información por día y porcentaje en las estaciones EMRI del 1/07/2023 al 18/05/2023, de los archivos de descarga del SVCA enviados por la AEROCIVIL a la ANLA

Periodo	Falta de información día	EMRI						
		F001	F002	F003	F004	F005	F007	
2do semestre 2022	n	3	26	30	71	0	1	
	%	1,63%	14,13%	16,30%	38,59%	0,00%	0,54%	
1/01/2023 A 18/05/2023	n	76	13	4	5	38	72	
	%	55,07%	9,42%	2,90%	3,62%	27,54%	52,17%	
Periodo	Falta de información día	EMRI						
		F008	F010	F011	F013	F015	F017	F018
2do semestre 2022	n	62	14	78	1	4	12	5
	%	33,70%	7,61%	42,39%	0,54%	2,17%	6,52%	2,72%

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido								
1/01/2023 A 18/05/2023	***n***	*133*	*53*	*109*	*6*	*4*	*6*	*8*
	%	*96,38%*	*38,41%*	*78,99%*	*4,35%*	*2,90%*	*4,35%*	*5,80%*
Periodo	***Falta de información día***	***EMRI***						
		F019	***F020***	***F021***	***F023***	***F024***	***F025***	***F027***
2do semestre 2022	***n***	*12*	*0*	*1*	*1*	*1*	*1*	*43*
	%	*6,52%*	*0,00%*	*0,54%*	*0,54%*	*0,54%*	*0,54%*	*23,37%*
1/01/2023 A 18/05/2023	***n***	*52*	*90*	*4*	*8*	*14*	*14*	*45*
	%	*37,68%*	*65,22%*	*2,90%*	*5,80%*	*10,14%*	*10,14%*	*32,61%*
Periodo	***Falta de información día***	***EMRI***						
		F028	***F029***	***F030***	***F032***	***F033***	***F034***	
2do semestre 2022	***n***	*40*	*38*	*9*	*112*	*1*	*81*	
	%	*21,74%*	*20,65%*	*4,89%*	*60,87%*	*0,54%*	*44,02%*	
1/01/2023 A 18/05/2023	***n***	*72*	*4*	*38*	*138*	*45*	*4*	
	%	*52,17%*	*2,90%*	*27,54%*	*100,00%*	*32,61%*	*2,90%*	

Fuente: *Archivos de descarga del SVCA enviados por la AEROCIVIL a la ANLA análisis Equipo de seguimiento de licencia ambientales*

La información resumen anterior, se detalla a continuación, donde se pueden observar para cada uno de los 322 días del periodo de análisis del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento a PQRSD del expediente LAM0209, resaltado la cantidad de días con falta parcial o total de información de cada una de las 26 EMRI que hacen parte del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA de la AEROCIVIL.

Archivos de descarga del SVCA enviados por la AEROCIVIL a la ANLA de las EMRI (1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 13. 16, 17 y 18) del 1/07/2022 al 18/05/2023

Fecha	***F001***	***F002***	***F003***	***F004***	***F005***	***F007***	***F008***	***F010***	***F011***	***F013***	***F015***	***F017***	***F018***
1/07/2022	*253*	*218*	*208*	*302*	*196*	*240*	*234*	*119*	*263*	*345*	*388*	*211*	*215*
2/07/2022	*250*	*191*	*221*	*307*	*202*	*232*	*184*	*85*	*266*	*352*	*394*	*204*	*204*
3/07/2022	*241*	*190*	*257*	*306*	*182*	*212*	*213*	*86*	*253*	*325*	*392*	*183*	*197*
4/07/2022	*234*	*182*	*242*	*266*	*188*	*206*	*209*	*99*	*260*	*329*	*394*	*189*	*197*
5/07/2022	*238*	*203*	*200*	*245*	*185*	*219*	*196*	*82*	*248*	*355*	*376*	*201*	*204*
6/07/2022	*240*	*199*	*157*	*275*	*185*	*223*	*202*	*77*	*249*	*320*	*369*	*197*	*212*
7/07/2022	*231*	*196*	*200*	*278*	*169*	*205*	*187*	*83*	*274*	*309*	*391*	*170*	*200*
8/07/2022	*224*	*209*	*198*	*304*	*178*	*218*	*191*	*115*	*288*	*295*	*415*	*184*	*218*
9/07/2022	*214*	*196*	*196*	*321*	*193*	*208*	*190*	*85*	*255*	*297*	*382*	*194*	*199*
10/07/2022	*228*	*201*	*252*	*312*	*174*	*252*	*178*	*95*	*287*	*300*	*448*	*170*	*202*
11/07/2022	*221*	*158*	*222*	*265*	*193*	*213*	*205*	*91*	*256*	*336*	*390*	*196*	*198*
12/07/2022	*226*		*215*	*281*	*186*	*222*	*196*	*88*	*267*	*294*	*400*	*194*	*194*
13/07/2022	*244*	*53*	*209*	*278*	*202*	*207*	*180*	*89*	*268*	*327*	*388*	*216*	*211*
14/07/2022	*247*	*185*	*196*	*235*	*200*	*204*	*189*	*109*	*258*	*330*	*381*	*219*	*191*
15/07/2022	*264*	*238*	*213*	*267*	*162*	*181*	*171*	*152*	*265*	*350*	*432*	*217*	*167*
16/07/2022	*225*	*201*	*201*	*281*	*245*	*193*	*203*	*89*	*206*	*406*	*346*	*259*	*202*
17/07/2022	*214*	*188*	*221*	*251*	*223*	*180*	*182*	*97*	*189*	*347*	*302*	*234*	*195*
18/07/2022	*220*	*182*	*174*	*260*	*228*	*192*	*198*	*84*	*205*	*360*	*303*	*244*	*200*
19/07/2022	*232*	*195*	*143*	*261*	*256*	*206*	*212*	*96*	*194*	*344*	*330*	*269*	*205*
20/07/2022	*209*	*182*	*175*	*253*	*202*	*180*	*198*	*90*	*178*	*285*	*320*	*218*	*184*
21/07/2022	*242*	*216*	*195*	*301*	*234*	*193*	*214*	*105*	*232*	*328*	*363*	*248*	*216*
22/07/2022	*256*	*219*	*179*	*293*	*240*	*223*	*212*	*110*	*229*	*322*	*382*	*247*	*220*
23/07/2022	*241*	*211*	*170*	*288*	*232*	*180*	*236*	*106*	*208*	*369*	*346*	*244*	*213*
24/07/2022	*235*	*211*	*234*	*324*	*233*	*240*	*196*	*94*	*234*	*366*	*425*	*233*	*209*
25/07/2022	*238*	*189*	*172*	*262*	*214*	*169*	*240*	*129*	*207*	*406*	*356*	*256*	*185*
26/07/2022	*209*	*193*	*186*	*300*	*237*	*232*	*229*	*118*	*218*	*396*	*376*	*248*	*206*
27/07/2022	*214*	*215*	*194*	*235*	*227*	*224*	*233*	*103*	*213*	*394*	*365*	*263*	*198*
28/07/2022	*227*	*221*	*194*	*302*	*214*	*213*	*224*	*151*	*218*	*424*	*380*	*265*	*189*
29/07/2022	*240*	*156*	*156*	*304*	*250*	*217*	*240*	*97*	*213*	*437*	*366*	*270*	*226*
30/07/2022	*200*		*195*	*253*	*242*	*203*	*218*	*91*	*203*	*405*	*351*	*259*	*210*
31/07/2022	*253*		*210*	*284*	*218*	*203*	*245*	*85*	*215*	*396*	*366*	*234*	*215*
1/08/2022	*234*		*163*	*268*	*188*	*238*	*228*	*91*	*233*	*346*	*375*	*189*	*204*
2/08/2022	*217*	*83*	*141*	*285*	*198*	*236*	*202*	*90*	*220*	*370*	*403*	*200*	*201*
3/08/2022	*218*	*192*	*148*	*289*	*213*	*240*	*203*	*85*	*225*	*376*	*390*	*218*	*195*
4/08/2022	*239*	*208*	*197*	*306*	*190*	*216*	*208*	*94*	*242*	*369*	*395*	*194*	*207*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido													
5/08/2022	257	231	176	304	186	228	209	116	222	381	401	202	210
6/08/2022	225	196	190	291	207	226	187	75	204	358	394	208	201
7/08/2022	224	191	195	294	180	213	216	81	237	363	398	187	202
8/08/2022	210	170	166	264	207	228	182	57	226	340	350	207	192
9/08/2022	229	193	201	301	205	223	188	78	229	375	379	208	202
10/08/2022	231	206	172	295	214	239	227	64	227	326	361	219	216
11/08/2022	233	202	181	320	212	224	201	87	249	341	360	221	201
12/08/2022	248	223	199	255	198	212	208	126	231	369	405	223	200
13/08/2022	251	193	182	261	209	237	225	98	216	371	416	213	194
14/08/2022	28	16	1	59	19	41	25	11	32	25	62	22	16
15/08/2022					1						1		
16/08/2022	170	149	144	177	133	109	131	79	182	275	238	178	105
17/08/2022	217	192	147	262	224	218	228	60	216	407	342	253	196
18/08/2022	269	211	218	258	227	190	221	114	206	420	346	277	182
19/08/2022	271	226	184	278	255	188	261	86	198	448	320	279	214
20/08/2022	233	195	200	257	237	203	201	97	210	391	342	250	206
21/08/2022	251	202	206	295	241	216	222	98	195	414	360	252	202
22/08/2022	244	195	185	301	239	213	246	80	206	410	338	245	197
23/08/2022	273	245	150	216	269	127	245	158	130	484	233	321	190
24/08/2022	270	219	186	294	253	195	240	95	216	390	285	271	228
25/08/2022	260	192	175	295	242	216	240	103	185	431	355	260	196
26/08/2022	262	219	198	262	197	172	218	139	184	436	367	270	165
27/08/2022	260	190	155	286	244	210	240	72	199	417	359	256	205
28/08/2022	243	154	213	292	219	203	233	75	214	373	339	231	194
29/08/2022	250	2	188	267	236	222	253	84	61	401	376	249	198
30/08/2022	261		164	300	216	190	237	110		391	347	51	187
31/08/2022	252	154	188	263	207	205	216	136		376	352		174
1/09/2022	269	204	191	260	207	240	217	102		362	403		210
2/09/2022	272	199	191	304	215	248	213	97		375	439		212
3/09/2022	226	191	169	297	184	222	204	83		311	381		187
4/09/2022	223	188	153	272	190	209	216	82		234	360		179
5/09/2022	249	204	163	296	184	214	214	84		339	341		199
6/09/2022	230	193	224	291	198	218	204	73		351	338		182
7/09/2022	258	198	189	290	192	228	209	83		328	375		198
8/09/2022	265	203	229	293	209	221	210	112		321	394		198
9/09/2022	272	215	190	303	219	222	225	99		348	375		207
10/09/2022	243	195	190	307	204	205	192	91		306	333		185
11/09/2022	259	190	221	280	194	201	218	103		284	360	58	188
12/09/2022	252	193	28	275	190	199	215	107		309	399	232	190
13/09/2022	262	181	98	246	198	212	207	117		293	386	221	190
14/09/2022	264	192	250	288	200	218	201	93		285	392	216	199
15/09/2022	260	188	228	301	213	216	206	84		324	384	234	209
16/09/2022	257	216	231	296	244	197	217	110		350	338	257	217
17/09/2022	176	156	198	196	170	150	155	77		248	288	219	122
18/09/2022	66	54	52	101	57	35	61	40		86	82	55	54
19/09/2022	249	221	230	221	212	183	191	121		332	362	279	160
20/09/2022	193	153	190	190	185	161	176	86		250	270	220	131
21/09/2022	283	211	255	319	254	237	221	126		351	363	266	209
22/09/2022	293	172	97	223	234	223	266	127		330	367	248	209
23/09/2022	282	175		284	257	217	223	96		317	320	285	199
24/09/2022	233	178		306	242	230	191	80		289	347	260	166
25/09/2022	243	188		284	222	175	171	83		309	321	234	195
26/09/2022	185	144		198	183	170	4	65		259	214	213	138
27/09/2022	271	207		221	220	183	208	123		336	315	263	170
28/09/2022	279	200		264	227	236	217	98		328	380	250	198
29/09/2022	293	232		265	211	190	228	138		346	325	252	198
30/09/2022	274	240		249	193	179	227	140		393	360	246	178
1/10/2022	226	186		303	200	214	166	63		291	368	217	173
2/10/2022	226	182		283	181	209	212	86		299	362	184	184
3/10/2022	251	191		280	184	222	199	87		315	357	202	201
4/10/2022	265	202		279	188	247	200	108		299	376	205	197
5/10/2022	30	206		263	163	237	198	118		300	411	206	189
6/10/2022	175	212		273	178	209	175	127	70	317	399	206	167
7/10/2022	245	211		256	218	243	212	92	34	355	405	217	199
8/10/2022	207	191		289	213	225	190	12		324	392	210	185
9/10/2022	248	210		300	198	204	233			345	381	198	206

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

10/10/2022	242	199		303	190	251	226			301	386	196	199
11/10/2022	230	195		290	207	219	203	69		301	376	208	201
12/10/2022	264	192		296	212	243	205	107		316	404	219	208
13/10/2022	230	195		248	208	258	228	122		322	412	211	204
14/10/2022	250	213		282	204	253	206	139		327	430	201	211
15/10/2022	233	181		295	204	242	224	10		327	442	199	197
16/10/2022	236	198		256	260	195	244			384	328	263	189
17/10/2022	254	215		206	257	201	279			375	314	241	201
18/10/2022	211	155	239	255	246	221	228			316	337	244	182
19/10/2022	252	202	221	264	246	210	207	25		294	289	242	194
20/10/2022	258	201	215	63	253	220	253	123		398	358	258	218
21/10/2022	259	151	219		208	174	185	139		363	369	157	164
22/10/2022	214		258		220	217	208	89		362	346	228	180
23/10/2022	185		227		221	208	236	85		353	337	222	189
24/10/2022	239	86	238		233	219	234	111		335	358	244	208
25/10/2022	247	194	232		228	234	223	15		346	375	231	205
26/10/2022	256	211	234		200	210	143			338	370	243	171
27/10/2022	245	202	235		235	208	81			367	382	256	198
28/10/2022	262	252	231		159	166	52			315	368	250	138
29/10/2022	249	199	239		234	204	86	5		338	336	253	173
30/10/2022	267	230	227		174	160	135	171		338	320	237	162
31/10/2022	260	219	254		218	118	4	125		396	335	251	136
1/11/2022	232	121	221		165	150		121		291	337	184	
2/11/2022	247	61	238		203	42		98	72	343	395	196	
3/11/2022	260	221	230		182	205		21	266	337	192	221	64
4/11/2022	274	225	237		188	222			219	340	426	208	143
5/11/2022	258	220	243		144	175		19	203	319	428	212	
6/11/2022	228	216	258		156	168		145	174	323	384	190	
7/11/2022	259	224	264		215	221		129	204	349	406	212	61
8/11/2022	223	179	223		204	231		114	195	313	402	197	200
9/11/2022	238	220	253		185	205		7	226	335	362	213	178
10/11/2022	252	233	278		180	208			207	313	332	219	204
11/11/2022	263		263		212	234		26	202	326		215	226
12/11/2022	265		260		173	183		151	203	322		203	178
13/11/2022	287		273		143	181		160	201	311	84	217	156
14/11/2022	259		297		183	199		131	224	343	428	220	190
15/11/2022	39		244		206	233		108	229	341	388	213	225
16/11/2022			277		263	210		101	167	404	333	271	220
17/11/2022	174		247		242	218		127	215	394	372	256	248
18/11/2022	265		212		277	212		132	194	374	346	278	219
19/11/2022	254		240		246	197		113	192	376	337	253	205
20/11/2022	277		290		243	194		146	190	375	344	250	225
21/11/2022	192		250		182	165		182	181	354	347	268	170
22/11/2022			227		180	107		16	212	290	29	248	143
23/11/2022	108	191	273		166	137			204	238		256	158
24/11/2022	231	220	251		216	150		26	190	275		253	188
25/11/2022	311	238	232		262	191		115	211	283	83	273	220
26/11/2022	295	207	240		210	173		100	195	307	230	266	202
27/11/2022	264	203	285		238	196		97	158	346	289	244	206
28/11/2022	260	223	276		241	234		142	187	378	357	247	210
29/11/2022	266	152	255		209	197		39	210	355	375	256	200
30/11/2022	238	122	234		177	158			181	345	347	303	144
1/12/2022	292	226	238		133	239		29	225	322	433	208	174
2/12/2022	257	186	259		136	196		148	196	283	409	220	168
3/12/2022	265	204	263		206	234		93	204	334	406	191	213
4/12/2022	269	240	279		129	191		167	214	326	419	202	167
5/12/2022	282	250	275		116	173		216	188	301	387	235	141
6/12/2022	283	221	238		209	237		99	86	304	421	205	234
7/12/2022	276	190	240		228	205		80	103	279	422	231	170
8/12/2022	286	229	260		212	216		20	157	334	421	207	224
9/12/2022	272	217	213		225	229			55	351	380	231	224
10/12/2022	275	205	263		195	225		26	224	314	407	209	210
11/12/2022	292	222	275		196	210		108	181	333	413	206	222
12/12/2022	268	216	251		245	228		93	178	370	343	255	222
13/12/2022	284	221	239		202	235		106	229	336	405	204	228
14/12/2022	273	209	243		222	226		90	230	327	332	234	218

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

15/12/2022	277	155	244		214	226		98	203	338	364	231	233
16/12/2022	277		233		209	220		116	84	336	387	269	209
17/12/2022	260		248		213	210		96		335	366	224	214
18/12/2022	279		252		203	211		121		346	391	208	219
19/12/2022	272	63	243		200	251		112		341	407	211	213
20/12/2022	274	117	221		217	237		100		329	392	229	228
21/12/2022	276		255		201	215		116		328	401	233	197
22/12/2022	291		230		183	223		120		332	382	212	207
23/12/2022	277		243		220	232		122		344	392	224	228
24/12/2022	248	41	174		159	149		98		266	379	190	144
25/12/2022	233	198	196		114	196		91		199	480	116	147
26/12/2022	277	213			242	236		107		358	342	244	215
27/12/2022	285	228			242	237		98		376	372	243	228
28/12/2022	326	284			206	161		210		374	342	271	200
29/12/2022	335	290			237	213		300		383	375	264	207
30/12/2022	301	278	53	205	266	179		279		364	349	277	185
31/12/2022	285	243	243	289	209	176		249		336	374	230	153
1/01/2023	276	249	270	252	158	126		259		320	339	194	158
2/01/2023	302	274	279	238	208	199		261		384	371	257	184
3/01/2023	294	279	272	216	182	190		235		344	350	235	174
4/01/2023	304	258	261	216	238	195		256		380	364	270	198
5/01/2023	23	280	280	277	240	212		301		380	375	251	217
6/01/2023		271	254	241	263	204		240		405	346	293	197
7/01/2023		272	290	303	266	223		246		394	368	270	204
8/01/2023		267	284	235	251	196		253		352	337	253	212
9/01/2023		145	291	134	249	229		273		376	350	239	206
10/01/2023			247	238	254	222		230		355	351	255	208
11/01/2023			268	288	257	230		249		337	301	257	190
12/01/2023		66	175	194	172	137		187		215	222	175	158
13/01/2023		227	162	317	260	221		244		375	362	262	191
14/01/2023		264	260	246	212	124		257		346	369	257	169
15/01/2023		255	254	220	223			240		364	354	229	196
16/01/2023		228	271	240	183			241		309	441	200	165
17/01/2023		237	68	234	207			266		341	389	197	186
18/01/2023		251	180	235	271			225		341	370	253	202
19/01/2023		280	250	214	217			251		273	278	219	184
20/01/2023		282	241	261	250			246		266	301	240	192
21/01/2023		273	265	257	251			289		291	316	219	196
22/01/2023		277	267	302	216			252		251	296	208	187
23/01/2023		276	256	218	241			241		264	292	227	195
24/01/2023		277	258	254	248			244		250	263	234	188
25/01/2023		259	265	277	261			264		320	310	259	206
26/01/2023		298	256	223	262			264		283	325	245	199
27/01/2023		294	265	273	31			279		272	328	242	176
28/01/2023		280	267	273				259		274	355	217	180
29/01/2023		283	266	270				272		245	308	225	160
30/01/2023		303	253	238	125			257	139	280	300	246	170
31/01/2023		305	264	234	187			261	231	240	329	248	176
1/02/2023		301	275	251	264			277	202	313	262	309	187
2/02/2023		293	285	254	256			286	149	301	282	301	183
3/02/2023		297	251	261	276			255		301	182	295	188
4/02/2023		242	245	277	257			184		344	347	274	168
5/02/2023		259	258	308	221					334	395	208	210
6/02/2023		236	242	256	161					320	343	218	184
7/02/2023		234	256	294				36		307	401	198	196
8/02/2023		232	260	289	129			259		326	420	211	195
9/02/2023		267	255	272	217			243		361	406	223	188
10/02/2023		231	245	278	241			243		343	403	231	183
11/02/2023		222	261	270	189			13		301	413	207	136
12/02/2023		247	276	301	214					360	425	198	189
13/02/2023		172	209	197	160					237	329	151	128
14/02/2023		241	245	268	194			27		331	395	202	179
15/02/2023		171	201	191	170			185		220	314	160	129
16/02/2023		251	254	297	219			193		341	428	216	192
17/02/2023		241	246	260	198				151	330	404	233	162
18/02/2023		231	260	254	219				242	327	380	217	173

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

19/02/2023		234	263	245	173			258	250	325	415	191	176
20/02/2023		239	245	239	214			262	241	340	405	213	169
21/02/2023	25	260	259	167	243			236	183	366	364	255	187
22/02/2023	172	248	269	273	257			269	208	372	409	203	136
23/02/2023	141	255	244	256	243			256	210	354	364	268	93
24/02/2023	117	268	239	270	227			245	216	360	338	293	169
25/02/2023	159	233	254	257	248			206	208	366	357	254	186
26/02/2023	123	237	263	180	203			252	211	336	375	245	151
27/02/2023	153	237	248	237	246			225	205	366	344	257	188
28/02/2023	154	205	245	241	236	34		222	203	345	331	246	177
1/03/2023	146	226	259	281	222	251		251	258	337	388	209	185
2/03/2023	157	220	249	280	205	227		12	265	331	394	196	184
3/03/2023	126	157	192	191	169	198		103	203	179	290	157	122
4/03/2023	34	56	48	63	43	27		61	58	86	78	44	50
5/03/2023	161	210	261	301	182	221		255	191	295	391	181	187
6/03/2023	152	239	254	220	178	243		241		315	407	193	188
7/03/2023	101	237	222	207	165	186		148		288	378	203	150
8/03/2023	161	240	245	261	209	235				307	410	210	207
9/03/2023	149	242	260	224	209	253		55		303	397	211	206
10/03/2023	147	229	251	278	210	230		265		334	410	212	184
11/03/2023	156	239	245	233	204	249		242		292	409	183	182
12/03/2023	152	243	225	254	190	249		266		307	410	175	198
13/03/2023	150	235	219	230	196	251		255		340	411	190	198
14/03/2023	161	236	221	275	220	226		263		353	374	212	201
15/03/2023	124	242	247	248	181	204		261		321	404	209	170
16/03/2023	92	251	244	202	159	161		250		325	339	246	141
17/03/2023	123	227	241	280	227	169		261		350	374	257	107
18/03/2023	96	260	245	223	180	166		246		315	372	231	57
19/03/2023	109	226	240	232	177	170		247		295	361	209	152
20/03/2023	110	262	286	246	170	186		291		322	369	238	165
21/03/2023	85	254	241	241	189	156		234		315	325	224	143
22/03/2023	118	235	260	316	219	157				347	367	255	162
23/03/2023	166	250	258	266	261	227				375	365	257	211
24/03/2023	111	240	250	240	215	188		249		350	371	250	55
25/03/2023	148	212	263	326	250	222				335	383	253	
26/03/2023	157	221	265	271	238	205				326	341	242	
27/03/2023	120	224	253	279	236	226			56	320	368	239	138
28/03/2023		171	197	204	193	178			165	248	286	185	141
29/03/2023		65	66	80	56	36		75	58	107	82	57	61
30/03/2023		168	187	232	197	168		196	156	263	260	201	132
31/03/2023													
1/04/2023		219	248	340	208	209		228	263	320	393	200	190
2/04/2023		221	257	267	213	209		260	239	310	367	208	187
3/04/2023		208	125	227	202	223		225	228	293	357	195	167
4/04/2023		236	71	172	8	205		127	27	281	377	201	198
5/04/2023		262	259	312		221		179		309	408	205	175
6/04/2023		238	261	278		166		181		267	385	159	144
7/04/2023	23	240	258	254		172				273	380	153	159
8/04/2023	165	211	270	304		212				304	396	173	200
9/04/2023	142	220	273	318		216				311	396	193	189
10/04/2023	49	211	255	300		237				311	390	191	179
11/04/2023		213	235	306		188				289	397	196	149
12/04/2023	31	224	257	321		225				312	392	200	198
13/04/2023	109	173	188	228		169				227	304	139	106
14/04/2023	91	146	155	184		88				225	169	160	117
15/04/2023	134	197	228	305		201				303	359	194	152
16/04/2023		209	274	331		196				330	376	209	182
17/04/2023		194	212	296		198				352	394	243	169
18/04/2023		135	255	260		145				271	332	212	163
19/04/2023		149	250	294		120				346	368	250	183
20/04/2023		157	251	322						352	365	243	204
21/04/2023		158	261	305			18			334	372	270	202
22/04/2023		151	263	264	52		59			343	359	238	185
23/04/2023		179	222	324	221		67			327	386	224	183
24/04/2023		146	244	314	191		20			314	380	231	155
25/04/2023		155	263	334	241		11			351	390	247	208

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

26/04/2023		*176*	*253*	*357*	*224*					*352*	*387*	*263*	*214*
27/04/2023	*32*	*168*	*252*	*308*	*255*					*347*	*356*	*255*	*194*
28/04/2023	*160*	*154*	*224*	*321*	*252*					*346*	*347*	*272*	*180*
29/04/2023	*167*	*161*	*240*	*322*	*228*					*304*	*368*	*237*	*187*
30/04/2023	*172*	*183*	*265*	*165*	*234*					*311*	*329*	*237*	*177*
1/05/2023	*137*	*178*	*265*	*174*	*164*					*348*	*396*	*205*	*200*
2/05/2023	*34*	*154*	*231*	*280*						*307*	*351*	*208*	*185*
3/05/2023	*163*	*147*	*246*	*300*		*89*				*304*	*358*	*212*	*181*
4/05/2023	*158*	*75*	*206*	*294*		*9*				*297*	*372*	*195*	*185*
5/05/2023	*153*		*250*	*236*						*261*	*388*	*207*	*200*
6/05/2023			*230*							*289*	*366*	*194*	*186*
7/05/2023			*247*	*100*						*301*	*367*	*191*	*194*
8/05/2023			*253*	*259*						*296*	*404*	*203*	*183*
9/05/2023			*225*	*108*						*268*	*355*	*174*	*176*
10/05/2023	*84*		*243*	*263*						*309*	*413*	*198*	*185*
11/05/2023			*10*	*188*				*91*		*212*	*281*	*106*	*107*
12/05/2023													
13/05/2023													
14/05/2023	*30*	*46*	*49*	*82*						*84*	*71*	*44*	
15/05/2023	*132*	*105*	*198*	*197*						*175*	*303*	*141*	
16/05/2023	*28*	*50*	*56*	*81*				*28*			*73*		*55*
17/05/2023	*96*	*103*	*137*	*221*				*1*			*285*		*143*
18/05/2023													

Fuente: *Archivos de descarga del SVCA enviados por la AEROCIVIL a la ANLA análisis Equipo de seguimiento de licencia ambientales*

Archivos de descarga del SVCA enviados por la AEROCIVIL a la ANLA de las EMRI (19, 20, 21, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 32, 33 y 34) del 1/07/2022 al 18/05/2023

Fecha	F019	F020	F021	F023	F024	F025	F027	F028	F029	F030	F032	F033	F034
1/07/2022	*337*	*263*	*317*	*157*	*45*	*337*	*203*	*105*		*231*		*227*	*87*
2/07/2022	*332*	*295*	*317*	*165*	*40*	*342*	*219*	*77*		*250*		*207*	*62*
3/07/2022	*309*	*260*	*320*	*160*	*38*	*362*	*202*	*95*		*245*		*208*	*70*
4/07/2022	*324*	*296*	*282*	*145*	*37*	*346*	*188*	*100*		*212*		*204*	*74*
5/07/2022	*318*	*255*	*286*	*140*	*35*	*300*	*201*	*76*	*41*	*225*		*199*	*75*
6/07/2022	*296*	*226*	*294*	*134*	*39*	*314*	*177*	*72*	*63*	*225*		*212*	*88*
7/07/2022	*306*	*296*	*299*	*159*	*37*	*290*	*211*	*59*	*260*	*225*		*206*	*73*
8/07/2022	*311*	*244*	*272*	*155*	*38*	*328*	*191*	*69*	*281*	*228*		*211*	*81*
9/07/2022	*308*	*269*	*284*	*139*	*38*	*321*	*176*	*73*	*257*	*232*		*204*	*74*
10/07/2022	*285*	*260*	*312*	*178*	*34*	*344*	*211*	*50*	*282*	*255*		*203*	*56*
11/07/2022	*322*	*275*	*303*	*164*	*42*	*323*	*197*	*86*	*270*	*229*		*202*	*70*
12/07/2022	*324*	*293*	*297*	*141*	*39*	*325*	*207*	*65*	*267*	*223*		*207*	*70*
13/07/2022	*240*	*245*	*283*	*112*	*42*	*318*	*212*	*49*	*268*	*228*		*225*	*76*
14/07/2022	*321*	*320*	*291*	*164*	*42*	*305*	*196*	*102*	*255*	*222*		*218*	*82*
15/07/2022	*387*	*302*	*289*	*157*	*66*	*302*	*235*	*120*	*263*	*231*		*230*	*75*
16/07/2022	*355*	*334*	*278*	*141*	*12*	*317*	*164*	*95*	*203*	*230*		*199*	*79*
17/07/2022	*275*	*234*	*282*	*156*	*12*	*320*	*142*	*95*	*188*	*217*		*204*	*83*
18/07/2022	*282*	*261*	*278*	*118*	*14*	*281*	*125*	*106*	*215*	*220*	*44*	*203*	*91*
19/07/2022	*321*	*280*	*302*	*119*	*18*	*314*	*150*	*105*	*210*	*218*	*231*	*210*	*88*
20/07/2022	*289*	*232*	*252*	*139*	*19*	*298*	*144*	*78*	*192*	*174*	*247*	*189*	*93*
21/07/2022	*333*	*286*	*278*	*136*	*24*	*314*	*164*	*87*	*226*	*199*	*249*	*221*	*110*
22/07/2022	*372*	*314*	*305*	*154*	*29*	*344*	*183*	*86*	*238*	*206*	*302*	*226*	*97*
23/07/2022	*356*	*337*	*254*	*169*	*21*	*329*	*167*	*120*	*207*	*207*	*233*	*212*	*79*
24/07/2022	*361*	*320*	*338*	*222*	*16*	*378*	*206*	*103*	*230*	*270*	*300*	*201*	*75*
25/07/2022	*393*	*330*	*277*	*158*	*55*	*308*	*199*	*101*	*213*	*202*	*290*	*231*	*66*
26/07/2022	*365*	*310*	*308*	*165*	*22*	*329*	*197*	*100*	*220*	*220*	*302*	*217*	*87*
27/07/2022	*321*	*330*	*291*	*153*	*22*	*327*	*185*	*119*	*226*	*234*	*258*	*216*	*72*
28/07/2022	*383*	*388*	*300*	*189*	*37*	*323*	*209*	*147*	*223*	*236*	*271*	*218*	*74*
29/07/2022	*348*	*308*	*330*	*165*	*25*	*356*	*172*	*110*	*223*	*243*	*206*	*230*	*94*
30/07/2022	*341*	*307*	*307*	*184*	*14*	*337*	*181*	*114*	*48*	*238*	*71*	*209*	*85*
31/07/2022	*298*	*267*	*301*	*181*	*19*	*348*	*162*	*60*		*234*	*282*	*215*	*60*
1/08/2022	*309*	*247*	*273*	*145*	*49*	*303*	*198*	*88*	*1*	*209*	*325*	*197*	*69*
2/08/2022	*342*	*261*	*271*	*164*	*44*	*303*	*187*	*86*		*228*	*281*	*200*	*73*
3/08/2022	*312*	*256*	*285*	*141*	*48*	*327*	*190*	*100*		*240*	*287*	*205*	*89*
4/08/2022	*326*	*251*	*288*	*138*	*37*	*323*	*201*	*59*		*237*	*311*	*217*	*83*
5/08/2022	*326*	*289*	*294*	*157*	*49*	*329*	*165*	*88*		*226*	*279*	*228*	*107*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido													
6/08/2022	318	268	291	146	31	321	170	61		239	275	197	67
7/08/2022	306	288	281	150	33	337	187	61		228	325	202	56
8/08/2022	254	205	265	112	50	270	166	76		222	298	191	57
9/08/2022	286	257	296	137	40	303	188	70		232	281	204	71
10/08/2022	263	213	265	100	48	318	168	123	80	229	234	223	105
11/08/2022	309	229	292	127	40	310	198	98	267	232	242	214	93
12/08/2022	379	338	300	147	59	328	212	113	256	229	334	219	93
13/08/2022	350	333	255	147	44	328	197	110	263	216	310	202	74
14/08/2022	63	73	35	20	24	36	35	5	50	29	64	16	10
15/08/2022		1											
16/08/2022	264	242	177	81	34	190	125	97	182	122	180	135	40
17/08/2022	291	249	261	93	25	289	167	85	224	223	264	205	57
18/08/2022	361	331	296	144	28	292	162	111	218	210	237	209	63
19/08/2022	319	279	266	118	28	309	144	142	213	198	204	225	93
20/08/2022	305	240	268	123	15	313	156	103	208	201	225	211	71
21/08/2022	361	311	318	125	18	360	156	126	204	192	259	206	93
22/08/2022	327	241	297	102	19	282	172	136	220	209	205	205	89
23/08/2022	352	277	254	147	27	227	139	149	141	163	168	240	67
24/08/2022	321	235	293	120	14	239	142	121	211	188	209	226	79
25/08/2022	358	325	290	137	33	282	170	115	209	205	269	208	106
26/08/2022	411	382	267	174	41	283	171	131	214	201	264	214	67
27/08/2022	328	318	308	133	8	326	175	148	173	203	229	215	75
28/08/2022	318	312	301	139	11	338	151	116	210	201	241	195	64
29/08/2022	335	276	307	133	27	315	175	127	212	196	257	196	71
30/08/2022	374	310	284	143	28	301	177	134	230	180	253	181	73
31/08/2022	368	311	322	181	13	318	190	133	224	202	227	207	65
1/09/2022	357	293	278	155	10	332	206	101	260	197	304	202	83
2/09/2022	396	331	303	171	41	309	186	103	280	191	335	218	
3/09/2022	300	249	246	129	46	294	155	96	272	184	241	193	81
4/09/2022	290	224	270	144	32	311	131	78	255	170	272	200	72
5/09/2022	285	243	267	134	49	262	158	94	264		260	210	83
6/09/2022	290	240	277	137	41	314	180	81	262		256	199	21
7/09/2022	336	261	293	149	46	295	182	78	259		317	201	
8/09/2022	346	255	318	139	41	306	180	75	257		300	213	
9/09/2022	324	247	290	170	39	309	188	88	261		309	205	
10/09/2022	319	265	271	163	44	296	170	81	252		261	191	
11/09/2022	283	285	294	161	24	335	158	76	244		275	204	
12/09/2022	381	314	264	180	55	328	196	82	251		338	193	
13/09/2022	355	301	259	155	52	296	211	102	255	81	298	196	
14/09/2022	341	263	298	166	42	318	203	81	270	203	302	209	
15/09/2022	343	296	304	171	48	321	201	76	270	203	280	215	
16/09/2022	340	286	268	154	31	331	155	89	242	195	230	224	
17/09/2022	277	284	226	150	41	234	146	64	156	176	206	140	
18/09/2022	97	88	68	36	4	75		21	58	24	77	56	
19/09/2022	408	333	259	178	42	306	107	115	202	198	280	201	
20/09/2022	280	231	183	117	23	243	135	109	158	173	193	158	
21/09/2022	336	329	290	170	27	328	179	127	214	198	249	219	
22/09/2022	362	287	296	157	14	340	157	125	160	209	255	225	
23/09/2022	335	284	267	113	13	340	166	105		210	234	212	
24/09/2022	364	311	308	151	10	298	191	86	1	215	221	189	
25/09/2022	309	265	282	124	12	328	137	83		189	203	204	
26/09/2022	227	190	223	80	26	211	116	82		167	153	156	
27/09/2022	364	298	281	160	31	302	164	85		197	257	218	
28/09/2022	302	282	319	152	21	339	215	111		219	244	207	
29/09/2022	374	314	292	156	31	299	173	137		200		230	
30/09/2022	351	295	293	165	35	330	135	133		206		226	
1/10/2022	300	218	270	106	40	294	132	91		214		204	
2/10/2022	292	248	284	126	31	329	145	93		200		199	
3/10/2022	305	255	290	115	46	294	168	95		190		204	
4/10/2022	317	279	319	158	49	327	78	73	71	214		212	
5/10/2022	369	329	277	169	63	309	213	95	271	220		209	
6/10/2022	353	279	273	153	69	310	204	84	268	223		206	
7/10/2022	329	240	290	147	57	330	208	73	255	219		212	
8/10/2022	300	248	274	158	34	308	178	79	262	206		195	
9/10/2022	347	269	306	160	29	324	176	101	235	183		214	
10/10/2022	248	243	299	141	48	297	206	63	286	210		171	

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

11/10/2022	301	236	296	130	53	294	177	75	262	211		209		
12/10/2022	335	276	326	159	51	346	209	86	269	224		208		
13/10/2022	367	273	310	153	41	334	219	90	252	215		198		
14/10/2022	312	267	295	172	40	331	214	86	243	214		215		
15/10/2022	326	259	311	174	38	327	223	115	226	205		201		
16/10/2022	345	258	296	161	8	351		126	169	184		200		
17/10/2022	361	257	283	162	20	366	161	135	177	204		219		
18/10/2022	378	234	275	146	23	309	168	114	29	188		207		
19/10/2022	330	211	272	149	16	319	106	91		207		213		
20/10/2022	378	301	293	150	21	348	164	113		203		229		
21/10/2022	398	375	282	158	25	279	205	131		176		220		
22/10/2022	329	344	263	152	15	314	214	127		214		191		
23/10/2022	337	344	254	142	11	327	170	113		208		196		
24/10/2022	316	306	303	141	20	310	174	114		200		210		
25/10/2022	345	317	322	142	22	324	163	124		221		216		
26/10/2022	360	335	287	162	44	317		136		215		213		
27/10/2022	380	372	289	162	28	312		165		200		209		
28/10/2022	445	401	247	195	56	281		147		206		226		
29/10/2022	378	385	256	180	30	309		133		199		196		
30/10/2022	297	391	258	193	30	297		158		171		216		
31/10/2022	392	309	293	181	25	318		105		219		243		
1/11/2022	307	262	259	150	48	289		101		191		192		
2/11/2022	340	292	285	145	38	332		111	102	208		224		
3/11/2022	362	305	287	153	45	321		134	272	202		175		
4/11/2022	304	329	301	178	52	323		150	288	213		234		
5/11/2022		409	290	175	70	299		130	282	201		214		
6/11/2022		364	297	168	45	328		110	256	189		213		
7/11/2022	95	301	263	178	31	352		120	264	200		229		
8/11/2022	354	329	301	142	33	315		131	268	189		204		
9/11/2022	353	309	252	189	61	302		106	254	216		226		
10/11/2022	373	330	324	196	60	332		136	270	227		236		
11/11/2022	343	325	299	167	55	336		128	267	214		235		
12/11/2022	40	370	292	171	57	285		129	265	196		217		
13/11/2022		393	310	185	56	305		89	226	205		216		
14/11/2022		346	303	192	52	348		113	267	202		222		
15/11/2022		272	310	175	26	324		84	272	209		226		
16/11/2022		293	300	175	16	320		98	209	207		223		
17/11/2022	385	302	303	170	14	338		159	224	202		246		
18/11/2022	398	311	272	159	13	337		152	214	198		229		
19/11/2022	346	307	307	154	17	275		104	192	196		211		
20/11/2022	373	322	316	184	16	374		134	213	199		229		
21/11/2022	427	378	313	188	51	301		152	205	241		242		
22/11/2022	454	328	237	143	61	285		50	205	193		234		
23/11/2022	412	304	276	187	51	305			201	210		243		
24/11/2022	35	282	283	169	34	320			214	214		242		
25/11/2022	104	269	276	149	18	329			224	209		241	42	
26/11/2022	359	305	289	159	20	326			218	195		223	77	
27/11/2022	392	315	324	170	10	376			205	198		214	72	
28/11/2022	376	334	324	148	23	368			218	212		222	87	
29/11/2022	423	353	289	174	41	325			220	200		232	73	
30/11/2022	471	408	278	190	54	270			218	202		211	55	
1/12/2022	392	372	273	210	61	302			268	215		252	72	
2/12/2022	435	388	304	212	60	291	2		253	206		242	63	
3/12/2022	323	338	299	177	41	353	7		259	203		219	95	
4/12/2022	385	379	308	210	69	335			262	209		221	53	
5/12/2022	399	367	306	225	96	308			235	203		233	51	
6/12/2022	324	306	303	183	41	352			255	210		243	101	
7/12/2022	318	295	264	180	47	298	43		286	212		212	91	
8/12/2022	351	324	289	146	26	382	157		237	208		236	106	
9/12/2022	328	281	284	151	30	331	209		242	201		224	88	
10/12/2022	342	347	312	175	45	354	231		281	210		218	77	
11/12/2022	360	380	339	171	34	355	232		276	195		237	75	
12/12/2022	350	310	312	162	39	335	208		234	201		210	69	
13/12/2022	38	286	309	167	47	329	232		284	202		237	84	
14/12/2022		237	308	166	44	319	211		265	210		228	67	
15/12/2022		267	295	174	44	341	214		280	206		237	72	

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

16/12/2022		288	300	145	60	314	222		294	200		236	73
17/12/2022	98	292	306	104	31	336	190		257	174		223	69
18/12/2022	353	291	278	153	33	362	220		259	198		217	78
19/12/2022	322	294	335	166	36	350	220		274	226		220	81
20/12/2022	327	269	317	146	46	324	218		256	207		224	91
21/12/2022	354	311	319	168	53	327	218		264	217		225	77
22/12/2022	356	267	300	152	38	298	214		277	202		236	88
23/12/2022	32	301	296	165	42	318	214		283	206		225	93
24/12/2022		320	235	149	42	256	166		262	180		186	65
25/12/2022		257	245	203	29	252	210		277	233		190	27
26/12/2022	73	302	317	153	24	340	188		219	226		216	86
27/12/2022	324	342	310	142	14	310	171		234	206		231	102
28/12/2022	429	388	298	163	46	316	163		220	188		257	76
29/12/2022	376	361	328	211	26	350	181		229	194		279	66
30/12/2022	409	357	283	201	25	335	185		232	199		232	69
31/12/2022	358	336	277	190	11	292	163		212	190		192	69
1/01/2023	347	308	225	189	7	247	79		188	167		229	55
2/01/2023	421	376	308	210	32	319	199		228	211		241	66
3/01/2023	413	337	285	185	14	311	214		216	208		268	55
4/01/2023	425	354	296	213	25	314	197		210	205		237	51
5/01/2023	366	345	359	221	24	338	188		227	203		276	77
6/01/2023	329	357	312	184	18	319	195		210	204		259	73
7/01/2023	328	343	317	208	11	366	203		200	210		252	101
8/01/2023	345	291	303	200	17	366	178		197	190		257	116
9/01/2023	367	316	315	206	20	370	212		189	209		270	85
10/01/2023	366	297	283	186	27	337	182		212	196		263	103
11/01/2023	374	322	283	208	18	340	203		215	204		257	95
12/01/2023	230	202	197	132	17	241	133		133	126		195	101
13/01/2023	336	333	289	204	24	323	204		211	208		258	88
14/01/2023	397	380	285	187	26	303	169		198	200		241	53
15/01/2023	399	333	266	195	14	323	167		205	190		245	82
16/01/2023	339	338	294	214	46	310	230		236	218		239	77
17/01/2023	367	284	277	209	42	316	196		262	200		246	58
18/01/2023	367	294	293	207	18	353	184		210	216		262	71
19/01/2023	378	216	250	169	42	277	102		258	188		256	79
20/01/2023	300	226	268	191	51	324	99		265	191		257	78
21/01/2023	352	188	273	200	39	337	126		214	200		247	65
22/01/2023	339	148	283	183	36	357	91		258	196		255	76
23/01/2023	301	172	277	182	35	328	99		249	212		268	93
24/01/2023	270	127	248	171	39	325	76		271	210		265	105
25/01/2023	383	232	280	187	41	324	138		266	157		264	91
26/01/2023	327	185	276	182	39	328	147		281	214		266	81
27/01/2023	414	253	248	176	47	303	129		285	208		275	50
28/01/2023	406	242	260	158	44	321	152		292	203		247	56
29/01/2023	406	264	263	170	42	321	122		276	190		270	48
30/01/2023	411	192	257	162	48	307	107		275	207		270	62
31/01/2023	380	221	259	169	41	287	151		283	200		276	41
1/02/2023	392	230	270	183	22	335	77		223	217		287	40
2/02/2023	377	188	249	183	25	305	79	113	221	217		274	72
3/02/2023	368	227	255	171	21	331	83	115	220	210		258	67
4/02/2023	366	267	263	177	13	316	123	136	218	194		207	50
5/02/2023	317	244	305	210	36	361	203	60	259	211		217	121
6/02/2023	274	176	267	178	44	313	171		259	219		239	93
7/02/2023	288	257	297	189	40	337	209		274	217		262	81
8/02/2023	357	287	303	192	38	324	220		253	216		236	91
9/02/2023	357	286	312	204	42	313	188		271	207		244	90
10/02/2023	333	238	311	177	33	319	214		265	210		243	74
11/02/2023	358	244	283	194	38	296	202		286	200		226	64
12/02/2023	350	311	313	222	33	352	204		242	200		251	79
13/02/2023	245	188	240	173	34	257	181		202	189		187	55

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

14/02/2023	332	280	290	190	34	299	192		254	199		249	76
15/02/2023	242	200	242	132	28	247	185		209	178		167	75
16/02/2023	331	283	309	194	41	324	234		253	212		251	97
17/02/2023	399	21	266	182	41	297	233		262	211		245	75
18/02/2023	363		288	218	36	323	198		220	189		241	82
19/02/2023	386		292	205	15	338	191		251	205		256	58
20/02/2023	338		266	121	25	335	203		245	206		240	66
21/02/2023	362		267	195	16	331	190		194	192		256	82
22/02/2023	358		300	187	14	319	201		233	201		233	71
23/02/2023	376		282	201	19	326	193		210	203		261	92
24/02/2023	399		245	166	21	310	187		202	203		249	59
25/02/2023	342		272	172	20	337	193		207	212		231	82
26/02/2023	400		250	189	15	313	175		217	196		239	61
27/02/2023	367		262	182	19	317	185		211	196		241	76
28/02/2023	327		278	200	15	276	181	44	203	190		234	76
1/03/2023	317		318	219	37	330	204	122	267	208		245	90
2/03/2023	356		303	208	43	300	201	73	271	208		223	66
3/03/2023	187		224	160	29	231	182	51	206	185		157	68
4/03/2023	68		46	34	6	70	22	12	46	28		54	21
5/03/2023	347		294	225	24	342	213	109	253	197		218	108
6/03/2023	349		295	207	36	308	234	109	262	207		236	102
7/03/2023	368		227	169	48	295	210	87	249	202		233	78
8/03/2023	367		296	204	38	325	258	128	266	208		248	98
9/03/2023	360		287	185	33	338	255	143	257	209		253	117
10/03/2023	353		300	200	18	334	242	147	222	213		238	62
11/03/2023	368		241	204	39	340	244	92	216	205		251	58
12/03/2023	383		293	209	8	359	245	121	221	205		231	86
13/03/2023	345		311	194	28	360	257	161	216	218		235	102
14/03/2023	376		302	183	37	338	220	154	252	25		180	71
15/03/2023	380		290	204	40	306	201	158	250			250	64
16/03/2023	40		249	186	24	277	183	182	187	62		236	54
17/03/2023			281	191	24	296	187	177	229	187		218	57
18/03/2023			275	185	4	292	189	180	203	103		240	50
19/03/2023	100		260	193		294	170	145	201	117		223	72
20/03/2023	392		289	211		327	182	182	210	134		246	59
21/03/2023	390		251	176		277	148	170	212	103		229	60
22/03/2023	393		259	185		306	139	185	209	115		249	70
23/03/2023	348		310	209		349	194	210	222	142		252	97
24/03/2023	41		270	221		302	173	174	208	116		237	66
25/03/2023			322	233		344	191	150	206	154		226	86
26/03/2023			301	208		341	167	93	210	153		231	95
27/03/2023			285	212	2	323	213	96	219	150		241	82
28/03/2023			222	158	15	241	161	103	159	123		181	78
29/03/2023	90		78	42	5	83	31	44	58	33		65	16
30/03/2023	257		241	162	11	256	147	133	151	161		169	57
31/03/2023													
1/04/2023	379		290	202	35	334	208	105	267	212		215	79
2/04/2023	294		284	212	25	348	185	77	244	196		234	102
3/04/2023	26		268	194	21	298	195	52	236	192		225	71
4/04/2023			299	220	36	314	82	90	266	33		104	85
5/04/2023			288	196	33	301		101	283	209			71
6/04/2023			290	193	42	297		135	245	188			63
7/04/2023			287	190	38	296		124	225	197			50
8/04/2023			333	203	40	349		144	253	205			97
9/04/2023			315	213	31	360		97	248	197			95
10/04/2023			313	224	25	340		91	254	75			68
11/04/2023			281	188	39	278		101	276				70
12/04/2023			326	209	37	338		104	257				106

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

13/04/2023			217	142	25	214		62	203				59
14/04/2023			164	97	16	204		67	147				44
15/04/2023			274	198	22	304		96	246				86
16/04/2023			311	219	11	348		191	219				99
17/04/2023			312	163	22	282		169	189				91
18/04/2023			272	107	20	252		121	213				89
19/04/2023			318	169	28	329		160	217				80
20/04/2023			315	152	23	329		164	220				107
21/04/2023			306	150	19	336		213	215				80
22/04/2023			278	155	19	324		215	172				84
23/04/2023			327	158	15	326		192	200				51
24/04/2023			281	142	16	275		122	215				69
25/04/2023			326	156	22	335		37	232				78
26/04/2023			334	180	20	325		54	222				121
27/04/2023			311	161	25	341		55	181				106
28/04/2023			306	141	20	5		33	184				75
29/04/2023			316	159	14			41	204				96
30/04/2023			294	162	10			27	177				95
1/05/2023			328	153	39			10	227				118
2/05/2023			300	121	37				231				99
3/05/2023			308	131	39				177				90
4/05/2023			274	90	32				183				100
5/05/2023			297	128	36				166				97
6/05/2023			289	138	34				128				89
7/05/2023			314	108	21				64				87
8/05/2023			319	145	34				118				90
9/05/2023			284	130	23	62			185				79
10/05/2023			305	137	39	322			203				76
11/05/2023			220	75	29	237			112				83
12/05/2023													
13/05/2023													
14/05/2023			56			64			55				20
15/05/2023			244			255			100				69
16/05/2023			71		3	76			21	34			20
17/05/2023			257		11	227			62	6			89
18/05/2023													

Fuente: *Archivos de descarga del SVCA enviados por la AEROCIVIL a la ANLA análisis Equipo de seguimiento de licencia ambientales*

Igualmente es importante recalcar que la información del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA que la AEROCIVIL remite a esta Autoridad Nacional, actualiza el tablero de control "Dorado" que tiene dispuesto la ANLA en su página web, permitiendo que los datos sean visualizados públicamente de forma gráfica y por tanto realizar el seguimiento a los niveles de emisión de ruido de las operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado bajo los parámetros de medición que establece la norma de emisión de ruido y ruido ambiental para Colombia. El tablero se encuentra en el siguiente enlace: https://www.anla.gov.co/proyectos-anla/centro-de-monitoreo/tableros-de-control, donde puede encontrar el acceso al "tablero de control Dorado".

Por lo anterior, se requiere a la AEROCIVIL informe a esta Autoridad Nacional de manera oportuna como se mencionó anteriormente sobre el estado de operación de cada una de las estaciones de monitoreo de ruido inteligente (EMRI), sus fallas y traslados, para poder actualizar el tablero de control Dorado, así como brindar información certera y actualizada en la respuesta a peticionarios.

Esta última sub-medida cuenta con su indicador, así:

> *Operación del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental y sus módulos web de manera continua sobre el área de influencia directa y sobre las trayectorias de los procedimientos aéreos.*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

La fórmula y la descripción para lectura del resultado de este indicador es la que se describe en la imagen a continuación; el resultado presentado por la AEROCIVIL para este indicador en el ICA 1A 2022-2, de la ficha del plan de seguimiento y monitoreo PSM-01 es del 100%, así:

"(…)
Ver Tabla Pág. 311 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

La información presentada para el indicador anterior no describe los valores de la fórmula (numerador y denominador), con los cuales se obtienen el resultado de 100%; igualmente, esta Autoridad Nacional de acuerdo con las observaciones y evidencias encontradas e indicadas de la falta total y parcial de información para las diferentes EMRI del Sistema de vigilancia y control Ambiental, considera que el resultado de este indicador no puede ser del 100%. Por lo anterior, se requiere a la AEROCIVIL el diligenciamiento correcto de los indicadores, en el formato establecido, con los valores numéricos para el cálculo de estos, así como una pequeña descripción de dichos valores y su resultado, por mes y uno consolidados para el periodo de análisis del ICA que se esté presentando.

***Sub-medida 4**. Puntualizar las estaciones pertenecientes a la red de monitoreo de ruido del SVCA que realizarán seguimiento y aplicación en el marco de ejecución del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado por parte de los operadores aéreos. De conformidad a la Resolución 1599 de 2020 o sus posibles actualizaciones.*

*Dentro de los informes mensuales de ruido se describen las estaciones de monitoreo utilizadas en el periodo de reporte dentro del numeral. **4.5.2. "Estaciones de monitoreo". Ver Anexo 3. Reporte de laboratorios/ 3.2. Ruido/ 3.2.1. Ruido Ambiental.***

Por medio del radicado ANLA 2020195788-1-000 del 6 de noviembre de 2020, la AEROCIVIL entregó la memoria justificativa del "Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea descritos para el Aeropuerto Internacional El Dorado – SKBO de la ciudad de Bogotá D.C., en el cual, describen que las estaciones EMRI_01, EMRI_02, EMRI_03, EMRI_10, EMRI_23, y EMRI_30, son las estaciones que evalúan el indicador Lmax (Nivel máximo de ruido) de las aeronaves, que operan en esta terminal aérea, en los periodos diurno y nocturno, así:

"(…)
Ver ilustración Página 312 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Sin embargo, en revisión del anexo mencionado, se evidencia que la AEROCIVIL no cumple con la medida mencionada, toda vez que no se incluye en dicho informe, datos de los registros de aeronaves que superaron más de una vez al mes el nivel máximo de ruido de 94dBA Lmax establecido en el artículo tercero de la Resolución 1599 de 2020, con las estaciones pertenecientes a la red de monitoreo de ruido del SVCA que deben realizar seguimiento y aplicación en el marco de ejecución del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado, que como se mencionó anteriormente, son las EMRI_01, EMRI_02, EMRI_03, EMRI_10, EMRI_23, y EMRI_30.

Así mismo, esta Autoridad Nacional cuenta con un tablero de control de alertas a la licencia ambiental otorgada, en el cual, se tiene registro de las aeronaves que superaron más de una vez al mes el nivel máximo de ruido de 94dBA Lmax, encontrando para el periodo objeto del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento a PQRSD del expediente LAM0209 (1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023), lo siguiente:

"(…)
*Ver **Figura 48. Alerta de número de eventos que superan el indicado Lmax de 94dBA***

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

Fuente: *Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA./Procesamiento y diagramación "Tablero de control Dorado". Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales y grupo de seguimiento de ANLA/ Pá. 313 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Donde se evidencia que las operaciones de despegue son las que mayor número de aeronaves superan el indicador Lmax de 94dBA, igualmente, se puede observar que la EMRI_01 es la que mayor registro cuenta de estas aeronaves, encontrando con preocupación que esta última estación fue trasladada fuera del área de influencia, de lo cual, esta Autoridad Nacional conoció a través del radicado ANLA 2023072808-1-000 del 5 de abril de 2023, en el cual la AEROCIVIL indicó las fechas y lugares de Socialización de resultados de monitoreo de Ruido Aeronáutico Barrio Pasadena, edificio Acento Calle 106 A No 48-50, sin embargo, no se informaron fechas ni descripción detallada de la razón de dicho cambio. Por lo cual, a través del tablero de control de la ANLA para el Aeropuerto El Dorado, se revisó el comportamiento general de niveles de presión sonora de la EMRI_01, encontrando:

> ***"(…)***
> ***Ver Figura 49. Niveles diarios de presión sonora continuo equivalente día (LAeq D) y noche (LAeq N) registrados por la estación EMRI_01 (F001) entre el 01/07/2022 al 18/05/2023***
> ***Fuente:*** *Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA. Procesamiento y diagramación "Tablero de control Dorado". Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales y grupo de seguimiento de ANLA/Pág. 314 del concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

De la figura anterior, se evidencia que la EMRI_01, no tiene registros desde el 5 de enero de 2023 al 21 de febrero de 2023, así mismo, se observan niveles de presión sonora más bajos desde el 22 de febrero de 2023, lo que puede estar relacionado a la nueva ubicación de la EMRI fuera del área de influencia del proyecto.

De acuerdo con lo anterior, se evidencia que la AEROCIVIL no da cumplimiento a esta medida, ya que no se puntualizan para las estaciones pertenecientes a la red de monitoreo de ruido del SVCA, que deben realizar la medición y evaluación de las aeronaves que superaron más de una vez al mes el nivel Lmax de 94dBA, de conformidad a la Resolución 1599 de 2020 o sus posibles actualizaciones, así mismo, esta Autoridad Nacional no cuenta con información de técnica del cambio en el protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación área descritos para el Aeropuerto Internacional El Dorado – SKBO de la ciudad de Bogotá D.C., con una EMRI menos que realice la medición y evaluación solicitadas en la presente medida.

Sin embargo, teniendo en cuenta el objetivo del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento a PQRSD del expediente LAM0209, esta medida será analizada a fondo en el concepto técnico general del proyecto con información de otros informes ICA adicionales que se analicen en ese concepto abarcando un periodo más amplio de tiempo.

Sub-medida 5*. El Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA) permitirá de manera integral la atención oportuna a las quejas e inquietudes referente a niveles de presión sonora producto de la operación aérea. Esta medida se ejecutará mediante la instalación temporal de estaciones de monitoreo móvil con presentación y entrega de resultados.*

> *El contratista K2 Ingeniería, encargado de los monitoreos de calidad del aire y ruido posee un protocolo de atención a PQRDS relacionadas con eventos de ruido y emisiones atmosféricas.* ***Ver Anexo 4. Gestión Ambiental / 4.4. Control de calidad del aire y ruido/ 4.4.7. Modelo de 203 a PQRDS.***

Anexo que esta Autoridad Ambiental revisó, encontrando dos (2) archivos PDF, el primero "Modelo de atención social PQRS" se indica lo siguiente:

> *"Respuesta PQRS SVCA Eldorado*
>
> *Versión 2020*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

Diseño inicial 2014. Ajustes sustanciales 2015, 2017, 2022. Revisión 2022.
"(…)

Ver figura Pág. 315 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Casos especiales
"(…)
Ver figura Pág. 315 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Con respecto al segundo documento "Ruta de atención PQRS", este es un protocolo de recepción y atención de PQRS – SVCA, que contienen:

1 ATENCIÓN DE PQRS.

Uno de los campos de trabajo clave de la Gestión Social, en el campo de seguimiento y exigencias de la Autoridad Ambiental es la atención directa y personalizada a través de diferentes medios. Estas acciones permiten a las comunidades mantener contacto directo con la Entidad, recibir información completa y alcanzar atención personalizada de sus inquietudes. Dentro de los campos de acción incluye la respuesta a solicitudes personales.

Aeronáutica civil con el objeto de dar respuesta oportuna a las peticiones, quejas, reclamos y solicitudes (PQRS) hechos por las comunidades y las autoridades locales y municipales, ha establecido mecanismos de comunicación que permitan dar cumplimiento a la Participación Ciudadana Constitución Nacional: Preámbulo, Art. 2, 3 y 270.

Aeronáutica civil ha creado la oficina de atención ciudadana, ubicada en el primer piso del edificio NEA de la entidad, página web a la cual cualquier ciudadano puede ingresar desde cualquier computador que tenga conexión a red, y con cada una de las sociales de campo del SVCA que hacen presencia en cada una de las áreas de influencia directa del aeropuerto internacional El Dorado.

El procedimiento para la gestión de quejas, denuncias y reclamos funciona de la siguiente manera:

➢ *Canales de comunicación*
- ✓*Gestión y ampliación de los canales de comunicación para la comunidad (Pagina entidad, correo de atención de quejas Aerocivil – K2 Ingeniería grupo de gestión social).*
- ✓*Llamado telefónico en el momento de recibir la PQRS para dar una atención primaria (cuando es requerida aclaración o atención).*
- ✓*Atención personalizada en los sectores donde sea requerido y necesario (área de influencia directa, área de influencia indirecta).*
- ✓*Atención, evaluación y seguimiento referido a los lugares donde se emitió la PQRS (Cunado es requerido).*
- ✓*Acompañamiento técnico a los lugares de atención (Cuando es requerido).*
- ✓*Respuesta escrita.*

Así mismo, la entidad designa una social en el área de influencia del proyecto, durante la ejecución del proyecto del SVCA, quien establece y legitima la relación directa y permanente entre los diferentes actores sociales ciudadanos y comunitarios, y autoridades locales y municipales del área de influencia directa del Aeropuerto Internacional El Dorado, y hace las veces de facilitador para recibir y atender las PQRS que se generen.

La presencia constante del Gestora Social permitirá que la relación sea más expedita para que las comunidades y las autoridades locales y municipales de las AID y AII, respectivamente, puedan hacer llegar las PQRS.

El Gestora Social realizará concertación con las comunidades y autoridades locales y municipales para establecer lugar, días y horas de atención.

➢ *Las PQRS deberán cumplir con los siguientes pasos:*

- ✓*Recepción de PQRS – vía link página web de la Aerocivil. Vía correo electrónico de la Aerocivil – K2 Ingeniera grupo de gestión social, y coordinación de gestión ambiental y control fauna de la Aerocivil, en físico recepcionado en la oficina de atención al ciudadano.*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

✓Identificación y datos del solicitante – número telefónico y correo electrónico.

✓Identificación de la solicitud – se verifica el tipo de solicitud realizada por el solicitante, así como la claridad de la mismas.

✓Primera atención – se establece el contacto directo vía telefónica y/o correo electrónico con el peticionario, para establecer de ser necesaria una aclaración de información o una visita técnico-social.

✓Gestión de respuesta – De acuerdo al tipo de solicitud, se realiza la evaluación de acuerdo a los datos obtenidos por el SVCA.

✓Revisión jurídica – Una vez realizada la respuesta técnica por parte del SVCA, se envía a revisión jurídica por parte del abogado del SVCA – K2 Ingeniería.

✓Envió de respuesta – respuesta informe a la PQRS interpuesta es enviada a la Aeronáutica Civil para revisión y envío.

✓Seguimiento a la respuesta – si es a satisfacción del peticionario y si es o no, necesario nueva evaluación del caso.

✓Cierre del proceso.

Casos Especiales

✓Primera atención – se establece el contacto directo vía telefónica y/o correo electrónico con el peticionario, para establecer de ser necesaria una aclaración de información o una visita técnico-social.

✓Visita técnico-social – donde se verifica información remitida en la PQRS, y se evalúa si se instala una estación de monitoreo para hacer un seguimiento durante los tiempos pretines calendario de acuerdo al tipo de monitoreo.

✓Gestión de respuesta – Se realiza el análisis de los datos obtenidos en el monitoreo.

✓Revisión jurídica – Una vez realizada la respuesta técnica por parte del SVCA, se envía a revisión jurídica por parte del abogado del SVCA – K2 Ingeniería.

✓Envió de respuesta – respuesta informe del monitoreo realizado a la Aeronáutica Civil.

✓Presentación de resultados – se realiza la presentación de los resultados analizados del monitoreo (solo en casi de ser necesario).

✓Seguimiento a la respuesta – si es a satisfacción del peticionario y si es o no, necesario nueva evaluación del caso.

✓Cierre del proceso.

✓Dependiendo del tipo de solicitud se establecerá un plazo en el marco de la Ley Colombiana, que puede ir de 10 a 30 días hábiles para dar respuesta a las PQRS de la comunidad y las autoridades de las áreas de influencia directa e indirecta del aeropuerto El Dorado, así:

- *Diez (10) días hábiles siguientes a su presentación para peticiones de interés particular o general.*
- *Diez (10) días hábiles, para peticiones o solicitudes de información.*
- *Treinta (30) días hábiles para solicitudes de consulta en relación con la materia a cargo de la entidad.*
- *Diez (10) días hábiles para solicitud de documentos que reposen en las oficinas públicas y expedición de copia de los mismos. Art. 258 Ley 5 de 1992. Cuando no fuere posible resolver o contestar la petición en dicho plazo, se deberá informar así al interesado, expresando los motivos de la demora y señalando a la vez la fecha en que se resolverá o dará respuesta.*
- *Al finalizar cada etapa se realizará evaluación a los resultados de la atención a las PQRS con el fin de tomar los correctivos en caso de que sea necesario.*

En las reuniones informativas y de socialización, se divulgarán los mecanismos de participación (Atención por parte del Gestora Social, Oficina de Participación Ciudadana, página web y líneas telefónicas) haciendo énfasis en la disponibilidad del Gestor Social para el manejo oportuno de las inquietudes de la comunidad.

Cada una de estas PQRS ha sido atendida por la social de campo, quien atiende el llamado con la visita técnico – social. Todas las visitas se realizan con el acompañamiento del técnico de campo y con el coordinador social de K2 ingeniería en respuesta a necesidades especiales.

No todas las PQRS atendidas requieren instalación de la estación de monitoreo. En otras ocasiones, las condiciones técnicas del lugar son inadecuadas para la eficiencia del equipo, las que requieren instalación se elabora una ficha de visita donde se realiza el registro fotográfico de la instalación.

En cada visita se levanta un acta de visita donde se registra la ubicación, los motivos e impactos referidos, nivel de molestia y una breve descripción.

"(…)

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

Ver imagen Acta de visita Pág. 318 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Esta acta de visita es diligenciada in situ y se entrega copia al solicitante, esta lleva un registro de ubicación, motivo de la visita, tipo de molestia y su grado de impacto. En caso de no ser llenada por el peticionario, se tomará nota de la solicitud con el fin de realizar la gestión pertinente.

Respecto a lo anterior, como se detalla en el numeral 5.3.2 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 en donde se ubica la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y Comunicación, específicamente en la medida 8 denominada "Hacer seguimiento de la recepción y atención a las PQRS", en efecto la AEROCIVIL dio atención a PQRSD que ingresaron directamente a esa entidad, así como a PQRSD que fueron trasladadas por esta Autoridad atendiendo el protocolo antes citado, no obstante, en verificación del ICA 16 no se hallan soportes documentales de una serie de PQRSD a las cuales debieron brindar atención, por lo cual se generaron los requerimientos correspondientes como se observa en la ficha y medida antes referidas.

MEDIDA 2 – 1.1. GARANTIZAR LAS SIGUIENTES CARACTERÍSTICAS DE LAS ESTACIONES DE MONITOREO DE RUIDO INTELIGENTE PERTENECIENTES A LA RED DE MONITOREO DEL SVCA.

En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, donde se incluye dentro del formato ICA 1ª la siguiente información para las presentes medidas de manejo ambiental

Sub-medida 1. *Como metodología de medición el SVCA deberá dar cumplimiento a la totalidad de las condiciones técnicas definidas en la Resolución 0627 de 2006 del MADS, el estándar internacional ISO 1996 y las recomendaciones de la OACI aplicables para mediciones de ruido con fines de vigilancia.*

Para el periodo de reporte se cumple con el requerimiento, para la medición y análisis de ruido ambiental y fuentes de ruido se sigue todos las condiciones técnicas y metodológicas expuestas dentro de la Resolución 0627 de 2006, dentro de la cual se establecen horarios diurnos y nocturnos de medición, estándares máximos permisibles de ruido ambiental y sectores.

La metodología para realizar el cálculo de ruido aeronáutico se fundamenta en la norma internacional UNE ISO 1996, "Acústica. Descripción, medición y evaluación del ruido ambiental", la cual se divide en dos partes:

- *Parte 1: "Cantidades básicas y evaluación de procedimientos". Se detallan las magnitudes básicas y métodos de evaluación del ruido en el medio ambiente*
- *Parte 2: "Determinación de los niveles de presión sonora". Se centra en los métodos para determinar los niveles de presión sonora para diferentes tipos de fuentes y la definición de la incertidumbre asociada a la medida.*

Ver Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/ 3.2.1. Ruido Ambiental.

En revisión del anexo mencionado, se evidencia la inclusión de una carpeta por cada mes del segundo periodo del año 2022, de las cuales cada una contiene un informe en PDF y una carpeta de 15 anexos.

Al revisar los informes de PDF del ICA 16 presentado por la AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 (ICA_16 – Periodo julio a diciembre de 2022), de los meses de julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2022, se observa que se incluye el número de operaciones aéreas por mes y niveles de ruido ambiental medidos en cada estación. Estos informes contienen 11 capítulos, de los cuales se incluye el relacionado con el análisis de niveles de ruido ambiental que se comparan con la Resolución 0627 de 2006 – numeral 7-

Dado lo anterior, se presenta a continuación, como muestra el informe mensual correspondiente al mes de diciembre de 2022, de donde se extracta lo siguiente:

a. ANÁLISIS DE RUIDO AMBIENTAL

7.1 IDENTIFICACIÓN USOS DE SUELO Y EQUIVALENCIAS CON RESOLUCIÓN 627 DE 2006 – MAVDT

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

La identificación de los usos de suelo se realizó tomando los planes de ordenamiento territorial de las comunidades vecinas al Aeropuerto Internacional El Dorado. Teniendo en cuenta la trazabilidad y las consideraciones normativas para la evaluación de niveles de ruido ambiental. El decreto 301 de 19908 expedido por la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. Dicta las disposiciones generales sobre el uso de los terrenos ubicados en inmediaciones del Aeropuerto Internacional El Dorado y localizados en zonas de influencia de ruido. Esta a su vez reglamenta en el Artículo 1, la aprobación del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional El Dorado como marco de referencia para la aceptación de los proyectos que
lo conforman.

Por otro lado, en el Artículo 2 de dicha normativa se establece la reglamentación para las áreas afectadas por el ruido del Aeropuerto Internacional El Dorado, definiendo los límites físicos y coordenadas geográficas de cada una de las áreas afectadas. No obstante, algunas de las disposiciones sobre usos del suelo en el área de influencia fueron posteriormente modificados por el Acuerdo 6 de 1990 y los Decretos Reglamentarios 735, 736 y 737 de 1993. Estos últimos, definen las limitaciones a las alturas máximas de construcción permitidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, además, de algunas restricciones y excepciones adicionales para los usos del suelo limítrofes con el aeródromo.

Años posteriores y por medio del Decreto 765 de 1999 en sus artículos 1 y 2 se establecen dos áreas de influencia de Aeropuerto internacional El Dorado con base en la delimitación concertada entre el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, El DAMA y la Aeronáutica Civil, los cuales se relacionan en: área de influencia aeroportuaria y área de influencia aeronáutica. Correspondiente al área en la que es necesario restringir usos de tipo residenciales e incentivación de otros usos que apoyen las actividades del aeródromo o que sean compatibles con ellas, también, definen el área de seguridad de operaciones aéreas. Dicha área deberá cumplir con una serie de requisitos técnicos relacionados con la altura máxima, orientadas a garantizar las superficies limitadoras de obstáculos de aproximación, transición y aterrizaje requeridas en las operaciones áreas.

Cabe mencionar que en el Decreto 824 de 2019, "Por medio del cual se adopta la Operación Estratégica Fontibón – Aeropuerto El dorado – Engativá – Aeropuerto Guaymaral – 'Distrito Aeroportuario', y se dictan otras disposiciones" en el artículo 1 profiere, "adoptar la 'Operación Estratégica Fontibón – Aeropuerto El dorado – Engativá – Aeropuerto Guaymaral', incluidos los lineamientos para su ejecución.

Por consiguiente, las UPZ que integran el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional El Dorado son las siguientes: Fontibón San Pablo, Capellanía, Aeropuerto Internacional El Dorado, Engativá, Fontibón Centro, Zona Franca y Álamos. En la siguiente Ilustración 31 se podrá detallar el área designada para la Operación Estratégica Fontibón – Aeropuerto Internacional El Dorado – Engativá – Aeropuerto Guaymaral.

"(…)

Ver figura Pág. 320 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Teniendo en cuenta lo descrito anteriormente, se opta por evaluar y comparar los niveles de presión sonora continuos equivalentes de ruido ambiental, medidos por la red de monitoreo (SVCA) para las jornadas diurnas y nocturnas diarias, respecto a los estándares máximos permisibles de niveles de ruido ambiental establecidos por la Resolución 0627 de 2006. Para esto se agrupan las estaciones ubicadas dentro de las UPZ correspondientes al área no reglamentada para la Operación Estratégica del Aeropuerto evaluándolas respecto a zonas con uso de suelo comercial, no obstante, también se realiza la respectiva evaluación de las estaciones que se encuentran fuera del área de Operación Estratégica del Aeropuerto y las ubicadas en el municipio de Funza, Cundinamarca.

De esta forma se definieron las equivalencias de usos del suelo residencial (Sector B) y comercial (Sector C) para las localidades de Engativá y Fontibón, para la localidad de Suba se define sector B (Residencial), y el sector D para el municipio de Funza, a excepción de una estación que corresponde a uso de suelo residencial. Adicional las estaciones ubicadas en las Zona Interna del Aeropuerto Internacional del Dorado corresponde a una zona industrial, por lo que, los niveles de ruido medidos en dichas estaciones presentan características de ruido de inmisión. Por consiguiente, no se evalúan respecto a la Resolución 0627 de 2006, dado que son puntos de monitoreo instalados dentro del área industrial, y su medición no corresponde a las especificaciones de ruido ambiental.

En la Tabla 8 se muestran los niveles máximos permitidos para cada una de las zonas establecidas en el área de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado.

"(…)

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

*Ver **Tabla 8**. Niveles estándares permisibles según equivalencia entre usos de suelo y Resolución 0627 /Página 321 del concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

En relación a la información anterior, se define en la Tabla 9 las estaciones con la respectiva caracterización por sectores y subsectores de acuerdo a la ubicación de las mismas y lo descrito en el Decreto 824 de 2019. Esta información se obtiene del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) publicado por la Secretaría Distrital de Planeación y se puede corroborar la información en el Anexo Digital 13. Uso del suelo SVCA.

"(…)
*Ver **Tabla 9**. Clasificación por sectores de la ubicación de las estaciones del SVCA/Página 321 del concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Así mismo, en revisión del numeral 7.2, incluido en cada uno de los informes mensuales del segundo semestre del año 2022, se incluye información referente a la evaluación de ruido ambiental en la zona interna del Aeropuerto, del cual se extracta a manera de muestra el informe de diciembre de 2022:

7.2 EVALUACIÓN DE RUIDO AMBIENTAL EN LA ZONA INTERNA DEL AEROPUERTO

En los informes presentados por la AEROCIVIL en el ICA 16, sobre la evaluación de ruido ambiental se presentan por mes, sin embargo, se tomó como ejemplo los presentado del mes de diciembre de 2022, donde se evidencia, que según los usos de suelo descritos en el numeral 7.1, se hicieron los análisis, así:

"(…)
*Ver **Ilustración 33**//Página 322 del concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

7.3 EVALUACIÓN RUIDO AMBIENTAL ZONA- SUBA

"(…)
*Ver **ilustración 35/**Página 322 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

(…)

7.4 EVALUACIÓN RUIDO AMBIENTAL ZONA – FONTIBÓN

"(…)
*Ver **ilustraciones 37 y 38 /**Página 323 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

"(…)
*Ver **ilustraciones 39 y 40 /**Página 324 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

(…)
7.5 EVALUACIÓN DE RUIDO AMBIENTAL ZONA – ENGATIVÁ
"(…)

"(…)
*Ver **ilustración 42/**Página 323 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

"(…)
*Ver **ilustraciones 43, 44 y 45 /**Páginas 325 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

7.6 EVALUACIÓN DE RUIDO AMBIENTAL ZONA – FUNZA URBANA
"(…)
"(…)
*Ver **ilustración 47/**Página 326 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

7.7 EVALUACIÓN RUIDO AMBIENTAL ZONA – FUNZA RURAL

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

"(…)
*Ver **ilustraciones 48 y 49 /**Página 326 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

7.8 COEFICIENTES DE VARIACIÓN

"(…)
7.9 ANÁLISIS COMPARATIVO DE LIMITES ESTABLECIDOS Y NIVELES DE RUIDO AMBIENTAL

Para el cual, se revisaron los informes de los meses de julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2022, pero se deja como ejemplo el contenido del informe del mes de diciembre, así:
(…)

"(…)
*Ver **Tabla 15 /**Página 327 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencia que AEROCIVIL cumple con la medida, ya que los documentos presentados informan o indican mediciones realizadas por el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA, las cuales cumplen con las condiciones de medición de ruido ambiental establecidos en la Resolución 0627 de 2006 incluyendo también la incertidumbre de la medición.

***Sub-medida 2.** Cada estación de monitoreo de ruido inteligente, debe contener un (1) sonómetro con las siguientes características mínimas: análisis frecuencial de 1/1 y 1/3 de octava, ponderaciones de frecuencia, Grabación de Audio, Triggers, Indicadores Avanzados, estadísticas, indicadores para aeropuertos según normatividad internacional, conectividad 3G (debe incluir sim card de datos para cada estación),wifi e internet, GPS integrado, descarga de datos vía USB, Triggers Avanzados, Push, configurable en español, control remoto por interfaz web, almacenamiento en simultáneo de todos los indicadores acústicos, Micrófono con preamplificador para exteriores tipo 1, cargador, cable de poder, tarjeta de memoria de mínimo 16 Gb. Cada equipo debe traer su certificado de calibración.*

***Sub-medida 3**. Cada estación debe permitir la grabación de audio y tener la facultad de transmitir en directo las grabaciones en tiempo real por medio de tarjeta MP3, es decir lo que el equipo se encuentra registrando.*

***Sub-medida 4**. Capacidad de medida en un rango entre 40 a 140 Db(A).*

***Sub-medida 5**. Todos los indicadores acústicos provenientes de la reglamentación vigente (Laeq), tráfico aéreo día/noche, espectro en tercios de octavo, percentiles, índices estadísticos, etc.)*

***Sub-medida 6.** MODEM interno tipo PSTN o ISDN o GSM, Contar con posibilidad de interface de red usando protocolo TC/IP.*

Con relación a las anteriores sub medidas, se incluye dentro de los informes mensuales correspondientes a los meses de julio a diciembre de 2022, la siguiente información:

Para el periodo de reporte fueron utilizados sonómetros inteligentes CUBE de la marca 01Db-metravid los cuales cuentan con las siguientes especificaciones técnicas.

"(…)
Ver Tabla/Página 328 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

Todos los sonómetros utilizados en las ataciones de monitoreo vigentes para el periodo de reporte cuentan con micrófono y antena para transmisión y recepción de datos, caja de protección, mástiles, pararrayos, cableado y sistema de autosuficiencia energética (batería, panel solar, regulador de voltaje).

Ver Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/ 3.2.1. Ruido Ambiental.** Los informes mensuales de monitoreos de ruido cuentan con sus respectivos anexos, en el **Anexo Digital 1 se puede consultar la descripción técnica de equipos. El Anexo Digital 11 contiene los certificados de calibración de lo sonómetros.

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

En la revisión de la información mencionada por AEROCIVIL, se evidencia que el anexo digital 1, en las 6 carpetas por mes, contienen un archivo PDF de descripción técnica de equipos, con la misma información, donde se describe para las estaciones de meteorológicas, sonómetro inteligente y calibradores.

En este archivo de descripción de los equipos de medición, en el subtítulo 1.1.3 Calibradores CAL21 01Db-metravib, indica lo siguiente:

> *El calibrador utilizado es suministrado por la marca 01Db – Metravib, es un equipo compacto y ligero para la calibración de sonómetros de alta precisión. Al ser Clase 13, es apto para calibrar sonómetros Clase 1 y Clase 2, con micrófonos de 1" ó ½". El calibrador manejado dispone de un sensor que detecta la presión atmosférica y corrige la amplitud de la señal de salida, de forma que el nivel sonoro sea constante. Utiliza una sola frecuencia de verificación 1 kHz y un solo nivel sonoro de 94 Db.*

"(…)
Ver Figura 3. Calibrador acústico/Página 329 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

> *A continuación, son Descritos en detalle técnico cada uno de los tipos de calibradores empleados durante la ejecución del presente proyecto. En la tabla siguiente se resumen los números de serial de la instrumentación en cuestión:*

"(…)
Ver Tabla 3. Seriales y vigencia de calibración para los calibradores utilizados/ Página 329 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

De acuerdo con lo anterior, se evidencia que en la descripción técnica de los equipos de calibración "Calibrador CAL21 01dBMetravib" con seriales 34557482 y 34554783, se encuentran vencidos desde junio de 2021, motivo por el cual se efectuará el respectivo requerimiento.

Así mismo, al revisar el anexo digital 11 por cada mes, se encuentran 27 archivos PDF, de los cuales 26 son de las estaciones EMRI y uno adicional del manual del sonómetro así:

Al revisar el contenido de los certificados de calibración de las estaciones EMRI contenidas en la carpeta del mes de diciembre en la ruta indicada para esta medida por la AEROCIVIL, se evidencia:

"(…)
Ver ilustración /Página 330 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

Al revisar las fechas de calibración de las estaciones EMRI contenidas en la carpeta del mes de diciembre de la ruta indicada para esta medida por la AEROCIVIL se encuentran las siguientes fechas de calibración por cada estación EMRI:

EMRI	***Fecha de emisión***		***EMRI***	***Fecha de emisión***
EMRI 1	*2021-08-04*		*EMRI 20*	*2022-06-23*
EMRI 2	*2021-08-30*		*EMRI 21*	*2021-06-30*
EMRI 3	*2021-12-10*		*EMRI 22*	*2022-05-17*
EMRI 4	*2020-07-03*		*EMRI 23*	*2022-05-17*
EMRI 5	*2022-05-05*		*EMRI 24*	*2021-07-06*
EMRI 6	*2022-06-15*		*EMRI 25*	*2021-05-29*
EMRI 8	*2021-12-24*		*EMRI 27*	*2021-05-29*
EMRI 10	*2021-07-19*		*EMRI 28*	*2021-04-17*
EMRI 11	*2022-06-16*		*EMRI 29*	*2022-07-06*
EMRI 13	*2020-09-28*		*EMRI 30*	*2021-05-29*
EMRI 15	*2020-09-23*		*EMRI 32*	*2020-07-03*
EMRI 17	*2021-09-30*		*EMRI 33*	*2022-05-17*
EMRI 18	*2021-07-23*		*EMRI 34*	*2020-11-11*
EMRI 19	*2020-09-21*			

Fuente: *Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/ 3.2.1. Ruido Ambiental / Anexo 11*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencia que la sociedad AEROCIVIL no cumple a totalidad con la medida, ya que los documentos presentados para la misma no indican análisis frecuencial de 1/1 y 1/3 de octava, ponderaciones de frecuencia, Grabación de Audio, Triggers, Indicadores Avanzados; así mismo, en la revisión de los informes, se evidenció que los equipos de calibración "Pistófonos" se encuentran vencidos desde junio de 2021, concluyendo así que las calibraciones en campo realizadas mensualmente en los mantenimientos preventivos a las EMRI no son confiables.

Dado lo anterior, se requiere a la AEROCIVIL que incluya los registros y análisis de 1/1 y 1/3 de octava, así como ponderaciones de frecuencia, Grabación de Audio, Triggers; así mismo, se radique en la ANLA la justificación de la confiabilidad y validación de los sonómetros de las estaciones EMRI, toda vez que las calibraciones mensuales realizadas en los procedimientos de mantenimientos preventivos se hicieron con equipos vencidos en su calibración de fabrica bianual.

Sub-medida 7. *Las estaciones de monitoreo deben registrar mínimo los siguientes parámetros:*

- *Laeq, Laeqd Lbeq, Lceq, L-Pek y Lzeq.*
- *LDN*
- *Lmax A, Lmax B, Lmax C, Lmax Z*
- *SEL, EPNdB, EPNL, PNL, CNEL, PNLTM, PNLM, TALA*
- *LpA fast, LpA Slow y LpA impulse*
- *Niveles de tercio de octava entre rangos de frecuencias de 12.5 Hz a 20 Khz*

En revisión del informe ICA, correspondiente al segundo semestre del año 2022, se evidencia dentro del formato ICA 1 a, lo siguiente:

> *Para el periodo de reporte se cumple con el requerimiento, las estaciones de monitoreo reportan los siguientes: parámetros: LD´, LI, KI, KT,LD,Lmax,L90,L10,SEL,LN´, LI, LN, SEL,LDN,LPEAK. El conglomerado de los resultados obtenidos en los diferentes mese para estos parámetros en cada estación puede consultarse en el* ***Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/ 3.2.1. Ruido Ambiental dentro del Anexo Digital 5 de cada informe mensual.***

Anexo que esta Autoridad Ambiental revisó, encontrando una carpeta por mes de julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2022, cuyo anexo digital 5., contiene por día de cada mes los siguientes parámetros de medición de ruido LD´, LI, KI, KT, LD, LMAX, L90, L10, SEL, LN´,LI, KI, KT, LN, L90, 10, SEL LDN y LPEAK, así:

> *"(…)*
> *Ver Tabla//Página 331 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

En revisión de la anterior información, se evidencia que la Sociedad AEROCIVIL no cumple con la inclusión de los registros de las unidades de medida EPNL y PNL solicitados en la presente medida, por lo cual se requiere a la AEROCIVIL incluir los indicadores EPNL y PNL dentro de los registros del anexo digital 5.

Sub-medida 8. *Las estaciones deben cumplir como mínimo con los siguientes estándares internacionales:*

- *IEC61672-1: Classic and integrating sound level meters*
- *IEC1260: Octave or third octave band filters*
- *IEC 60942: Sound Calibrators.*

> *Los sonómetros utilizados en el periodo de reporte son conformes con las especificaciones de la clase 1 de la Norma IEC 61672-1:2013 y las demás normas internacionales mencionadas en este requerimiento.*

Teniendo en cuenta lo anterior, así como la información presentada en los numerales 4 de normatividad y legislación vigente de ruido, en los informes mensuales de ruido ambiental, así como de correlación, se evidencia el cumplimiento de los estándares internacionales incluido en esta sub-medida, donde se incluye:

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

"(…)

Ver Apartado tabla de contenido Informes_CR/Página 332 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

MEDIDA 3 – 1.2. GARANTIZAR LAS SIGUIENTES CARACTERÍSTICAS DEL SOFTWARE ESPECIALIZADO EN RUIDO AERONÁUTICO

En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, donde se incluyen las trece (13) Sub-medidas con la siguiente información dentro del formato ICA 1ª:

Sub-medida 1. *Suite de software diseñada para análisis de diferentes fuentes de datos entregadas por aeropuertos (radar, FIS, meteorología, ruido, etc.).*

Sub-medida 2. *El software debe permitir que la información recolectada por el sistema se decodifique automáticamente, se integre y se correlacione entre sí a fin de disponer con una base de datos completa y en perfecta simbiosis con la realidad del terreno.*

Sub-medida 3. *De permitir conexiones con software externo para cálculo y gráficas.*

El SVCA, es el medio por el cual la Aerocivil puede detectar y medir niveles de presión sonora con el objeto de ser asociados a niveles de ruido producto de las operaciones de aeronaves en inmediaciones al Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C.

El SVCA relaciona el ruido obtenido de las estaciones de monitoreo con los datos aeronáuticos correlacionados desde el sistema de radar; por ende, las trazas de radar son proyectadas en un plano cartográfico con niveles de ruido en su visualización como sistema integral de información de ruido aeronáutico. Esta información es procesada por medio de un software especializado para tal fin.

Los resultados de monitoreo provenientes de las estaciones son reportados mediante herramientas ofimáticas como EXCEL que facilitan su manejo en cálculos y gráficas.

Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/3.2.1. Ruido Ambiental

Sub-medida 4. *Debe ser especializado en medición de ruido permitiendo el procesamiento de datos y de información de trayectorias de tráfico aéreo, que sea abierto flexible, expandible y amigable.*

El módulo de Report Result del MapAero permite obtener los archivos (.csv), los cuales contienen la totalidad de los eventos de ruido aeronáutico detectados y correlacionados para cada una de las estaciones del SVCA. Este funciona a partir de una selección de fechas, las cuales indican el rango de procesamiento de datos, por último, este módulo entrega un archivo de resultados para cada uno de los días monitoreados, tal como se puede ver en las siguientes ilustraciones.

"(…)
Ver Tablas. Pág. 333 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Sub-medida 5. *El Software deberá ser compatible con el sistema operativo Windows XP o superior, manejador de bases de datos Oracle.*

Para el periodo de reporte se cumple con el requerimiento. El Software utilizado es compatible con Windows Xp y versiones posteriores al sistema operativo.

Sub-medida 6. *El software debe permitir recibir información de las estaciones de monitoreo de ruido, del radar, de la base de datos del aeropuerto y los datos meteorológicos.*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido
El SVCA relaciona el ruido obtenido de las estaciones de monitoreo con los datos aeronáuticos correlacionados desde el sistema de radar; por ende, las trazas de radar son proyectadas en un plano cartográfico con niveles de ruido en su visualización como sistema integral de información de ruido aeronáutico. Esta información es procesada por medio de un software especializado para tal fin. La siguiente ilustración muestra el diagrama de operación del SVCA. *"(…)* *Ver Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/ 3.2.1. Ruido Ambiental/Pág. 334 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

En la revisión realizada por la ANLA en la ruta indicada por la AEROCIVIL en el ICA 16, para esta sub-medida, se evidenció que la información en los 6 informes mensuales es la misma, así:

4.5 SISTEMA DE VIGILANCIA Y CONTROL AMBIENTAL – SVCA

El SVCA, es el medio por el cual la Aerocivil puede detectar y medir niveles de presión sonora con el objeto de ser asociados a niveles de ruido producto de las operaciones de aeronaves en inmediaciones al Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C. La operación del SVCA está a cargo de la firma K2 INGENIERÍA S.A.S.; asimismo, el monitoreo de ruido se encuentra en ejecución las 24 horas del día los 7 días de la semana, dada la tecnología de punta, esta permite un conocimiento detallado de cada una de las operaciones generadas por el aeródromo en términos acústicos debido al cubrimiento de la red de monitoreo.

El SVCA relaciona el ruido obtenido de las estaciones de monitoreo con los datos aeronáuticos correlacionados desde el sistema de radar; por ende, las trazas de radar son proyectadas en un plano cartográfico con niveles de ruido en su visualización como sistema integral de información de ruido aeronáutico. Esta información es procesada por medio de un software especializado para tal fin (Observar Ilustración 4).

"(…)
Ver ilustración 4 diagrama de Operación del SVCA/ Pág. 335 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

4.5.1 Componentes del SVCA El Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA) se compone de los siguientes módulos de hardware y software:

- *Hardware de medición de niveles de presión sonora: son las estaciones inteligentes de monitoreo que están ubicadas cumpliendo criterios de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) otras consideraciones de pertinencia acústica establecidas por profesionales en el área. Para el Aeropuerto Internacional El Dorado, se estipularon un total de 21 estaciones fijas y 5 estaciones de tipo móvil (para subsanar mediciones exclusivas, requerimientos de monitoreo en casos especiales, etc.) sin alterar el correcto funcionamiento de la red principal. Cada estación cuenta con un sonómetro tipo 1 (marca 01Db, modelo CUBE), micrófono y antena para transmisión y recepción de datos, caja de protección, mástiles, pararrayos, cableado y sistema de autosuficiencia energética (batería, panel solar, regulador de voltaje), observar Ilustración 5.*

- *Hardware de meteorología: algunas estaciones de monitoreo de ruido también permiten el monitoreo de variables meteorológicas como temperatura, presión atmosférica, humedad relativa, dirección y velocidad de viento. Estos equipos están en la capacidad de almacenar datos cada 10 minutos de forma automática, por 24 horas.*

"(…)
Ver ilustración 5 Ejemplo de estación inteligente para monitoreo de ruido/Pág. 335 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

En el Anexo Digital 1 se encuentra la descripción técnica de los equipos utilizados para el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA (Sonómetros integradores, calibradores acústicos, estaciones meteorológicas y dispositivos de monitoreo de calidad del aire); a su vez, se detallan las características de distintos software y licencias utilizadas.

- *Software de ruido y meteorología: comprende los programas de gestión aeronáutica, base de datos, análisis y procesamiento de información y modelación.*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

El software utilizado por el SVCA para integrar los datos de ruido, meteorología y los datos de radar es el MapAero como se ve en la Ilustración 6. Además, este permite el cálculo automático de niveles de ruido corregido EPNL y obtener toda la información relevante de cada una de las operaciones aéreas realizadas en el Aeropuerto Internacional El Dorado.

"(…)
Ver ilustración 6 Software MapAero/Pág. 336 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

Sub-medida 7. *El software debe permitir cargar, actualizar y visualizar información de las trayectorias de los aviones en la zona del aeropuerto en 2D y 3D, y tener la capacidad de obtener información gráfica y de otras entidades y/o sistemas productores de mapas tales como Google Earth, Sistemas de Información Geográfica, etc. De igual manera, debe permitir realizar el vínculo (o construir interfaces) con aplicativos de otras casas matrices existentes en el mercado.*

El SVCA relaciona el ruido obtenido de las estaciones de monitoreo con los datos aeronáuticos correlacionados desde el sistema de radar; por ende, las trazas de radar son proyectadas en un plano cartográfico con niveles de ruido en su visualización como sistema integral de información de ruido aeronáutico. Esta información es procesada por medio de un software especializado para tal fin. La siguiente ilustración muestra el diagrama de operación del SVCA.

"(…)
Ver ilustración /Pág. 336 y 337 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

Sub-medida 8. *Debe permitir hacer análisis de trayectorias, motor de búsquedas, etc. Para enlazar la trayectoria y visualización de la evolución sonora y capturar eventos para análisis.*

La evolución temporal para los eventos de ruido aeronáutico detectados por cada una de las estaciones del SVCA se puede verificar mediante el módulo MapEvents de MapAero. Por consiguiente, en este se puede verificar la discretización de cada evento, la evolución temporal en función de la presión y frecuencia medida y las magnitudes calculadas para los descriptores acústicos que definen cada evento.

"(…)
Ver ilustración /Pág. 337 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

Sub-medida 9. *Debe permitir la extracción automática de eventos acústicos, visualización de diferentes datos espectrales, lecturas de audio, etc. Análisis de evolución sonora, lectura de ficheros de medida, tratamiento de estadísticas, cálculos avanzados.*

El módulo de Report Result del MapAero permite obtener los archivos (.csv), los cuales contienen la totalidad de los eventos de ruido aeronáutico detectados y correlacionados para cada una de las estaciones del SVCA. Este funciona a partir de una selección de fechas, las cuales indican el rango de procesamiento de datos, por último, este módulo entrega un archivo de resultados para cada uno de los días monitoreados, tal como se puede ver en las siguientes ilustraciones.

"(…)
Ver ilustración /Pág. 338 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

Sub-medida 10. *El software debe permitir la generación de reportes del sistema.*

El Software cumple con lo establecido en este requerimiento.

Sub-medida 11. *El software debe permitir la visualización en tiempo real de los datos recibidos del radar, junto con los códigos SSR, número de vuelo. Los niveles de ruido deben ser visibles en promedio o por estación o grupo de estaciones de forma gráfica y valores digitales.*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

Para el periodo de reporte se cumple con el requerimiento.

Ver Anexo 3. Reporte de laboratorios/ 3.2. Ruido/ 3.2.2. Informe correlación.

En la revisión realizada por la ANLA en la ruta indicada por la AEROCIVIL en el ICA 16, para esta sub-medida, se evidenció que la información en los 6 informes mensuales de correlación y sus anexos es la misma, donde se identifica niveles de ruido por estación de forma gráfica y por valor, sin embargo, no se observa la visualización en tiempo real de los datos del radar, así:

"(…)
Ver ilustración /Pág. 339 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

***Sub-medida 12.** El software debe permitir el mostrar los perfiles de subida de todas las operaciones desde y hacia el Aeropuerto El Dorado.*

MapTraject, es uno de los módulos para la visualización de las trayectorias aéreas, en este se puede observar la continuidad de cada una de las operaciones aéreas en 2D y 3D, dando seguimiento a las altitudes alcanzadas por cada aeronave. En las siguientes ilustraciones se observa el módulo en funcionamiento.

"(…)
Ver ilustración /Pág. 339 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

***Sub-medida 13.** El software debe permitir visualizar la densidad de trayectorias, ilustrando la concentración de operaciones aéreas alrededor del aeropuerto.*

El Software MapAero, empleado para la integración de datos de ruido, meteorología y datos de radar, permite la visualización de trayectorias aéreas y su densidad como se muestra en la siguiente ilustración.

"(…)
Ver ilustración /Pág. 340 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencia que AEROCIVIL cumple con cada una de las 13 sub-medidas que permiten cumplir con la totalidad de la medida de Garantizar un Software especializado en ruido Aeronáutico, ya que, durante la revisión de los informes mensuales de ruido ambiental e informes de correlación, así como las observaciones dejadas para cada una de las sub-medidas, dan evidencia de que el software del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA, es especializado en ruido aeronáutico.

Sin embargo, se deja como observación, que las imágenes de las diferentes aplicaciones del software, así como, las imágenes que se copian en los informes deben corresponder al mes y año que se indica, ya que se evidencia por ejemplo que la imagen del software MapAero del SVCA, que AEROCIVIL indica para la visualización de las trazas de radar, es la misma en los 6 informes mensuales y corresponde a una imagen desactualizada del 31 de julio de 2019, la cual no tienen ninguna relación con los meses del ICA 16 presentado para el segundo semestre del año 2022. Así mismo, en los informes se debe mostrar para el mes y año de análisis la visualización en tiempo real de los datos recibidos del radar, junto con los códigos SSR, número de vuelo, correspondiente a la Sub-medida_11.

MEDIDA 4 – 1.3. GARANTIZAR LAS SIGUIENTES ACTIVIDADES EN CAMPO SOBRE LA RED DE MONITOREO DE RUIDO PERTENECIENTES AL SVCA.

En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, donde se incluyen las cuatro (4) Sub-medidas con la siguiente información dentro del formato ICA 1ª:

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido
Sub-medida 1. *Se realizarán visitas técnicas de mantenimiento a cada estación de monitoreo de ruido con el fin de generar las siguientes actividades:* • *Limpieza por corrosión u otras suciedades de la estación y sus conexiones propias de la exposición a intemperie de las estaciones de monitoreo.* • *Verificación de conectividad y transmisión de datos de forma remota de los equipos sonómetros a servidor central.* • *Verificación de carga eléctrica y conectividad de componentes eléctricos en las estaciones de monitoreo de ruido del SVCA.* • *Estado de carga de panel solar, batería de sonómetro y batería auxiliar.* • *Estado de componentes principales del sonómetro, cables de extensión al micrófono, pre amplificador, micrófono, etc.* • *Actividades adicionales de reconocimiento de estado de estación y ubicación.* *Para las estaciones de monitoreo de ruido se realizan actividades de mantenimiento preventivo y correctivo, para estas actividades se realizan informes que pueden ser consultados en el* ***Anexo 3. Reporte de Laboratorios/ 3.3 Mantenimientos.*** *En general, se realizan las siguientes actividades:* • *Verificación técnica de la toma de datos por parte de los instrumentos de medición de niveles de ruido y sus componentes electroacústicos de la infraestructura en las estaciones.* • *Revisión diaria y continua de los parámetros de medición y adquisición de datos de manera remota, efectuándose mediante la conectividad que los instrumentos de medición de niveles de ruido permiten por su tecnología.* • *Chequeo de indicaciones eléctricas de las estaciones para su corrección o monitoreo de manera remota, no obstante, se contemplan diariamente traslados y revisión por parte del equipo técnico-operativo en las eventualidades que los instrumentos de medición no estén reportando el funcionando adecuado.* • *Comprobaciones intermedias de los instrumentos de medición acústicos para el registro y monitoreo de las características metrológicas de los mismos como reporte de seguimiento.* • *Revisión y seguimiento del programa de mantenimiento establecido para los instrumentos y equipos de medición de calidad de aire en su ubicación y disposición de criterios de medición; los cuales se encargan de monitorear contaminantes en el aire (SO2, NO2 /NOX, CO, O3 y PM 10) clasificados como relevantes por la UE, la OMS, la US-EPA y otras organizaciones responsables.* • *Adicionalmente, se realiza verificación de los equipos que miden parámetros de condiciones ambientales, los cuales son instrumentos meteorológicos que provee seis de los más importantes parámetros climáticos, que son presión de aire, temperatura, humedad, precipitaciones y velocidad y dirección del viento mediante diversas combinaciones. Puede seleccionar el transmisor con los parámetros necesarios en su aplicación climática, con una amplia variedad de modos de comunicación digital y una amplia variedad de voltajes.* *Al revisar el anexo indicado para esta sub-medida, se evidencia una carpeta para los meses de julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2022, cada una de las cuales cuenta con 11 anexos y un archivo PDF.* *En el archivo PDF, en cada una de las carpetas por mes, se describen las actividades realizadas para el mantenimiento así:* *Las actividades planteadas para el equipo técnico operativo del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental, como programa de mantenimiento rutinario, preventivo y operativo; representan las siguientes características en su ejecución para el componente de ruido tales como:* • *Verificación técnica de la toma de datos por parte de los instrumentos de medición de niveles de ruido y sus componentes electroacústicos de la infraestructura en las estaciones.* • *Revisión diaria y continua de los parámetros de medición y adquisición de datos de manera remota, efectuándose mediante la conectividad que los instrumentos de medición de niveles de ruido permiten por su tecnología.* • *Chequeo de indicaciones eléctricas de las estaciones para su corrección o monitoreo de manera remota, no obstante, se contemplan diariamente traslados y revisión por parte del equipo técnico-operativo en las eventualidades que los instrumentos de medición no estén reportando el funcionando adecuado.* • *Comprobaciones intermedias de los instrumentos de medición acústicos para el registro y monitoreo de las características metrológicas de los mismos como reporte de seguimiento.* • *Revisión y seguimiento del programa de mantenimiento establecido para los instrumentos y equipos de medición de calidad de aire en su ubicación y disposición de criterios de medición; los cuales se encargan de monitorear contaminantes en el aire (SO2, NO2 /NOX, CO, O3 y PM 10) clasificados como relevantes por la UE, la OMS, la US-EPA y otras organizaciones responsables.*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

- *Adicionalmente, se realiza verificación de los equipos que miden parámetros de condiciones ambientales, los cuales son instrumentos meteorológicos que provee seis de los más importantes parámetros climáticos, que son presión de aire, temperatura, humedad, precipitaciones y velocidad y dirección del viento mediante diversas combinaciones. Puede seleccionar el transmisor con los parámetros necesarios en su aplicación climática, con una amplia variedad de modos de comunicación digital y una amplia variedad de voltajes.*

Nota: Las especificaciones técnicas de los equipos de medición sus características, pertinencias de micro – macro localización, condiciones y parámetros de medición del componente ruido y calidad de aire, son detallados en los informes de análisis de datos de cada uno.

Igualmente, en el informe se hace una descripción de las estaciones de monitoreo de ruido inteligente – EMRI, así:

(…)

ESTACIONES DE RUIDO SVCA

La norma ISO 1996-1:20201 en sus capítulos 2 y 3, indica las directrices técnicas que especifican las condiciones mínimas de la instrumentación de medición para la correcta medición de ruido ambiental y aeronáutico. Por consiguiente, se realiza el respectivo cumplimiento al ítem b) de la Resolución 0627 de 2006, debido a que la red de monitoreo (SVCA) cuenta con 26 estaciones de monitoreo. Cada uno cumple con los requisitos técnicos establecidos por la Comisión Electrotécnica Internacional en la normativa IEC 61672-1 y procedimientos internos de calibraciones de sonómetros, cumpliendo con los estándares de clase 1 para aplicaciones en campo libre o incidencia aleatoria. A continuación, se especifican las características de los instrumentos de medición acústica usados para cada una de las estaciones de monitoreo y de las cuales se realiza mantenimiento por parte del equipo técnico operativo.

(…)

A continuación, se describen las estaciones de monitoreo del componente ruido como parte integral del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de los cuales el criterio de ubicación y pertinencia se especifican en el informe de ruido-SVCA:

"(…)
Ver Tabla 2. Ubicación de estación de ruido SVCA
/Pág. 342 a la 349 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

Respecto a los mantenimiento preventivos y correctivos mes a mes se indica la siguiente información.

Julio 2022

"(…)
*Ver **Tabla 4**. Acciones ejecutadas en el programa de mantenimiento preventivo-Estaciones de monitoreo de ruido SVCA /Pág. 349 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

*Ver **Tabla 7**. Acciones ejecutadas en el programa de mantenimiento correctivo-Estaciones de monitoreo de ruido SVCA /Pág. 350 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Agosto 2022
"(…)
*Ver **Tabla 4**. Acciones ejecutadas en el programa de mantenimiento preventivo-Estaciones de monitoreo de ruido SVCA /Pág. 351 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

"(…)
*Ver **Tabla 7**. Acciones ejecutadas en el programa de mantenimiento correctivo-Estaciones de monitoreo de ruido SVCA /Pág. 352 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Septiembre 2022
"(…)
*Ver **Tabla 4**. Acciones ejecutadas en el programa de mantenimiento preventivo-Estaciones de monitoreo de ruido SVCA /Pág. 353 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido
"(…) *Ver **Tabla 7**. Acciones ejecutadas en el programa de mantenimiento correctivo-Estaciones de monitoreo de ruido SVCA /Pág. 354 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Octubre 2022* *"(…)* *Ver **Tabla 4**. Acciones ejecutadas en el programa de mantenimiento preventivo-Estaciones de monitoreo de ruido SVCA /Pág. 355 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *"(…)* *Ver **Tabla 7**. Acciones ejecutadas en el programa de mantenimiento correctivo-Estaciones de monitoreo de ruido SVCA /Pág. 355 y 356 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Noviembre 2022* *"(…)* *Ver **Tabla 4**. Acciones ejecutadas en el programa de mantenimiento preventivo-Estaciones de monitoreo de ruido SVCA /Pág. 356 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *"(…)* *Ver **Tabla 7**. Acciones ejecutadas en el programa de mantenimiento correctivo-Estaciones de monitoreo de ruido SVCA /Pág. 357 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Diciembre de 2022* *"(…)* *Ver **Tabla 6**. Acciones ejecutadas en el programa de mantenimiento preventivo-Estaciones de monitoreo de ruido SVCA /Pág. 358 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *"(…)* *Ver **Tabla 9**. Acciones ejecutadas en el programa de mantenimiento correctivo-Estaciones de monitoreo de ruido SVCA /Pág. 358-359 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Teniendo en cuenta lo anterior, se considera que se efectúan las visitas técnicas de mantenimiento preventivo y correctivo a cada estación de monitoreo de monitoreo de ruido inteligentes – EMRI, sin embargo, en los formato presentados no se evidencia de manera específica la temporalidad (fechas) en las cuales las EMRI pueden presentar falta total o parcial de información, ni tampoco la justificación de traslados de estaciones, con ubicación exacta y tiempos de medición, así como la identificación de las EMRI trasladadas y sus tiempos de medición en los nuevos lugares; a continuación se presentan algunos ejemplos de lo observado para mejorar en las acciones ejecutadas de mantenimiento correctivo a las estaciones de monitoreo de ruido inteligentes – EMRI* • *En el mes de julio a la EMI_29 le hacen instalación de estación, chequeo eléctrico y calibración, sin embargo, es necesario que se indique en el cuadro de manteamiento correctivo, la observación que indique la fecha en la cual, fue retirada un resumen de los arreglos realizados, y el tiempo en el que dicha estación, estuvo sin funcionamiento.* • *En el mes de agosto se observa una estación denominada "Felicidad" que presenta primero un problema con la microSD y se desinstala la estación, luego la vuelven a instalar y el 22/058/2023 se retira. Evidenciado que: No se sabe desde cuando dicha estación está instalada en ese lugar, tampoco hay una manera de identificar qué EMRI fue la instalada allí y desde donde se hizo dicho traslado, dado que se reconoce que hay estaciones móviles para la atención de quejas, sin embargo, dichos traslados nos son avisados a la ANLA para incluirlo e identificarlos en el Tablero de Control.* • *En el mes de septiembre la EMRI_30 indica desinstalación de la estación por petición del dueño del predio el 05/09/2023, y se instala nuevamente el 13/09/2023, sin conocer la ubicación exacta de dicho cambio, ni la especificación en temporalidad (fechas) en las cuales, dicha estación estuvo sin funcionamiento.* • *En el mes de noviembre la EMRI_02 indica el 15/11/2022 fallo de batería externa y su respectivo cambio, y el 23/11/2022 instalación de la estación, evidenciando que no hay reporte de desinstalación de la EMRI con fecha y justificación de esta.*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

De acuerdo con lo anterior, se requiere a la AEROCIVIL que, en los formatos de mantenimiento preventivo y correctivo, se evidencie de forma específica, de acuerdo a lo encontrado y/o realizado en campo o por ingreso remoto, los tiempos de falta total y/o parcial de información, ya que solo se indica la actividad general realizada, sin justificación, ni tiempos de desconexión y reconexión; en caso de traslados de estaciones EMRI, se debe indicar la razón de dicho cambio y las fechas con hora exacta de inicio de registro información, así como la ubicación con coordenadas. Las faltas de información y traslados de estaciones EMRI, deben ser informadas a la ANLA, preferiblemente con los archivos de descarga del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aerocivil, relacionados con los niveles de ruido en formato.csv, que deben ser enviados por correo electrónico diariamente.

Adicionalmente, esta sub-medida, cuenta con un indicador, así:

> *Realizar 1 visita técnica mensual de mantenimiento a las estaciones pertenecientes de la red de monitoreo de ruido del SVCA del Aeropuerto Internacional El Dorado.*

La fórmula, su resultado, la descripción de valor obtenido y su cumplimiento fueron descritos en el ICA 1A 2022-2 por parte de la AEROCIVIL en el ICA_16, así:

"(…)
*Ver **Tabla** /Pág. 360 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

La información presentada para el indicador anterior no describe los valores de la fórmula (numerador y denominador), con los cuales se obtienen el resultado de 100%; igualmente, esta Autoridad Nacional de acuerdo con las observaciones y evidencias encontradas e indicadas en los formatos de mantenimiento preventivo y correctivo encontró en algunas ocasiones más de 1 visita al mes para ciertas estaciones EMRI. Por lo anterior, se requiere a la AEROCIVIL el diligenciamiento correcto de los indicadores, en el formato establecido, los cuales, deben contener los valores numéricos para el cálculo, así como una pequeña descripción de dichos valores y su resultado, por mes y uno consolidados para el periodo de análisis del ICA que se esté presentando.

***Sub-medida 2.** Verificación acústica en campo de los sonómetros y auto ajuste por factores de correcciones internas que son ejecutadas por el equipo (sonómetro), en donde si existe un factor de ajuste acústico por la verificación de calibrador acústico superior a 1.0 Db, el sonómetro deberá suspender las mediciones y llevado a revisión en laboratorio acreditado.*

***Sub-medida 3.** Verificación eléctrica de los sonómetros y auto ajuste por factores de correcciones internas que son ejecutadas por el equipo (sonómetro), en donde si existe un factor de ajuste no validado por la verificación interna, el sonómetro deberá suspender las mediciones y llevado a revisión en laboratorio acreditado.*

Con relación a las sub medidas 2 y 3, se tiene:

> *Para el periodo de reporte se realiza revisión de equipos pertenecientes a las estaciones de monitoreo de ruido, en ninguna de las estaciones se presentó en los sonómetros factores de ajuste acústico mayores a 1.0. **Ver Anexo 3. Reporte de Laboratorios/ 3.3. Mantenimientos**. Los informes de mantenimiento poseen respectivos anexos adicionales, el **ANEXO DIGITAL 3 de cada informe proporciona el Formato FOM503 en donde se puede visualizar lo expuesto en este.***

En revisión de este anexo digital 3, que es encuentra en cada carpeta por mes y que para este concepto técnico se toma el ejemplo del mes de diciembre de 2022, hay un formato Excel con 21 pestañas con el nombre de las estaciones EMRI_1, EMRI_2, EMRI_3, EMRI_5, EMRI_7, EMRI_10, EMRI_11, EMRI_13, EMRI_15, EMRI_17, EMRI_18, EMRI_19, EMRI_21, EMRI_23, EMRI_24, EMRI_25, EMRI_27, EMRI_29, EMRI_30, EMRI_33 y EMRI_34, que contienen la fecha de revisión, dos fecha de calibración, datos del calibrador con su serial, los datos de verificación de voltaje del equipo y sonómetro, entre otros.

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

Sub-medida 4. *Renovación anual de certificado de calibración para los sonómetros y calibradores mediante la metodología de límites de aceptación de la norma IEC: IEC61672-1 e IEC 60942, mediante laboratorio acreditado por ONAC en tal fin.*

> *Para el periodo de reporte se cumple con el requerimiento. Los certificados de calibración vigentes de los sonómetros se encuentran del ANEXO DIGITAL 11 de los informes de ruido mensual. Ver Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/ 3.2.1. Ruido Ambiental.*

La verificación de este anexo se hizo y describió en las sub-medidas 3, 4, 5 y 6 de la medida 2 "Garantizar las siguientes características de las estaciones de monitoreo de ruido inteligente pertenecientes a la red de monitoreo del SVCA", del plan de seguimiento y monitoreo, donde se evidenció en la descripción técnica de los equipos de calibración (CAL-01-Db con series 34554782, 34554783 vencieron el 26 de junio de 2021; así mismo, se evidencia diferencia en las fechas de calibración de los equipos entre los anexos presentados por la AEROCIVIL en el ICA 16 de:

- *Anexo 3. Reporte de Laboratorios/ 3.3. Mantenimientos. Los informes de mantenimiento poseen respectivos anexos adicionales, el ANEXO DIGITAL 3 de cada informe proporciona el Formato FOM503 en donde se puede visualizar lo expuesto en este*
- *Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/ 3.2.1. Ruido Ambiental / Anexo 11*

MEDIDA 5 – ANÁLISIS DE RESULTADOS EN LAS ESTACIONES DE MONITOREO PERTENECIENTES AL SVCA

En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, donde se incluyen las diez (10) Sub-medidas con la siguiente información dentro del formato ICA 1ª:

Sub-medida 1. *Realizar informes bimensuales de resultados de indicadores acústicos evaluados por ruido ambiental y ruido aeronáutico, el cual se diferencia en evaluar los resultados del aporte energético producto exclusivamente de la fuente sonora del sobrevuelo de aeronaves en las estaciones de monitoreo.*

- *Evaluar indicador de ruido ambiental con ajustes a los que haya lugar producto del entorno y las fuentes sonoras persistentes a la estación de monitoreo para ser comparado con los niveles estándares permisibles según la Resolución 627 de 2006. A partir de la clasificación de uso de suelo y jornadas diurnas y nocturnas*

  "Dentro de los informes mensuales de correlación, en el capítulo 6. ANÁLISIS DE APORTE ENERGÉTICO SONORO, se realiza el análisis de aporte energético sonoro entre el ruido ambiental o total y el ruido producido únicamente por las operaciones aéreas desarrolladas en el Aeropuerto Internacional El Dorado, este análisis depende de una gran cantidad de factores que contribuyen a los resultados obtenidos a lo largo del segundo semestre del año 2022, tales como: variabilidad de fuentes sonoras externas durante los días transcurridos, variación en las dinámicas socio-económicas y culturales, cambios en las configuraciones operacionales del aeródromo, además de la operación periódica de la flota aérea; ya sea diaria, semanal y mensual. Estos factores influyen directamente en los niveles diurnos y nocturnos registrados, tanto para ruido ambiental como ruido aeronáutico, en las áreas de cobertura de cada una de las estaciones de monitoreo del SVCA. ***Ver Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/3.2.2. Informes Correlación.***

  Dentro de los informes mensuales de ruido ambiental se realiza el análisis respectivo para identificar los niveles estándares permisibles según equivalencias entre usos de suelo y la Res. 627 de 2006, de lo anterior se concluye las equivalencias de usos del suelo residencial (Sector B) y comercial (Sector C) para las localidades de Engativá y Fontibón, para la localidad de Suba se define sector B (Residencial), y el sector D para el municipio de Funza, a excepción de una estación que corresponde a uso de suelo residencial. Adicional las estaciones ubicadas en las Zona Interna del Aeropuerto Internacional del Dorado corresponde a una zona industrial, por lo que, los niveles de ruido medidos en dichas estaciones presentan características de ruido de inmisión. Por consiguiente, no se evalúan respecto a la Resolución 0627 de 2006, dado que son puntos de monitoreo instalados dentro del área industrial, y su medición no corresponde a las especificaciones de ruido ambiental. ***Ver Anexo 3. Reportes de Laboratorio/3.2. Ruido/ 3.2.1. Ruido ambiental."***

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

En la revisión del capítulo 6 de los informes de correlación en las carpetas por mes del Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/3.2.2. Informes Correlación, se encuentra la siguiente información, que fue tomada del mes de diciembre de 2022:

g. ANÁLISIS DE APORTE ENERGÉTICO SONORO

El análisis del aporte energético sonoro entre el ruido ambiental o total y el ruido producido únicamente por las operaciones aéreas desarrolladas en el Aeropuerto Internacional El Dorado, dependen de una gran cantidad de factores que contribuyen a los resultados obtenidos a lo largo del mes de diciembre, tales como: variabilidad de fuentes sonoras externas durante los días transcurridos, variación en las dinámicas socio-económicas y culturales, cambios en las configuraciones operacionales del aeródromo, además de la operación periódica de la flota aérea; ya sea diaria, semanal y mensual. Estos factores influyen directamente en los niveles diurnos y nocturnos registrados, tanto para ruido ambiental como ruido aeronáutico, en las áreas de cobertura de cada una de las estaciones de monitoreo del SVCA.

Por consiguiente, en el siguiente apartado se presentan los resultados diarios de niveles de ruido ambiental y ruido aeronáutico para cada jornada de análisis, esto con el fin se observar las dinámicas, tendencias y relación entre las dos clases de ruido para cada una de las estaciones que integra las áreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, Engativá, Fontibón, Suba y el municipio de Funza.

Es por esto que en el Anexo Digital 2. Dispersión de datos y operaciones por estación, se presentan las ilustraciones correspondientes a la continuidad de los niveles de ruido ambiental y aeronáutico para cada jornada de monitoreo.

De acuerdo con este último párrafo, se revisa el Anexo digital 2, donde hay un archivo en Excel con 2 pestañas, así:

Operaciones por estación: Que contienen la cantidad de operaciones aéreas registradas por cada EMRI, distribuidas por la pista que registra dicha información, así:

"(…)
*Ver **Tabla** /Pág. 363 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Distribución de niveles: Contiene las gráficas de correlación en barras y lineal por estación EMRI de ruido ambiental y ruido aeronáutico, así:

"(…)
*Ver **ilustraciones**/Pág. 363 y 364 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Teniendo en cuenta lo anterior, se considera que se cumple con lo contenido en la presente medida de manejo ambiental.

***Sub-medida 2.** Para el caso de las molestias relacionadas al tipo de ruido emitido, se evaluará lo recomendado en la ISO 1996-2 en relación con los análisis de componentes tonales, donde indica que los ajustes deberán aplicarse solo si dichas componentes son audibles en el receptor, por lo cual se deberán efectuar evaluaciones específicas a partir de análisis FFT en cada uno de los puntos de monitoreo, identificando si las componentes tonales existentes tienen una asociación directa con un modelo o grupo de aeronaves a fin de trabajar específicamente en la problemática.*

Para los datos obtenidos por las diferentes estaciones en los 6 meses correspondientes al segundo semestre del año 2022 (periodo de reporte), se realizan las correcciones por tonalidad e impulsividad correspondientes. Dentro del Anexo Digital 5 de cada informe mensual de ruido ambiental se puede observar estos valores de corrección en las columnas KI y KT. Ver Anexo 3. Reportes de Laboratorio/3.2. Ruido/3.2.1. Ruido ambiental.

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

Anexo que esta Autoridad Ambiental revisó, encontrando que el Anexo digital 5 se encuentra en las carpetas por mes y que contiene las columnas KI y KT para los periodos diurno y nocturno por día, el siguiente se toma como ejemplo del mes de noviembre de 2022, así:

"(…)
*Ver **ilustración**/Pág. 365 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencia los registros de los componentes tonales emergentes (KT) y ruidos de carácter impulsivo (KI), para los periodos diurno y nocturno, sin embargo no se presenta información de las molestias relacionadas o problemáticas relacionadas al tipo de ruido emitido, con una evaluación específica a partir del análisis FFT en cada uno de los puntos de monitoreo, identificando si las componentes tonales KT y KI incluidos en el anexo digital 5 tienen una asociación directa con un modelo o grupo de aeronaves.

Dado lo anterior, se requiere a la AEROCIVIL incluir las molestias relacionadas al tipo de ruido emitido, evaluación con lo recomendado en la ISO 1996-2 en relación con los análisis de componentes tonales descritos en esta Sub-medida

***Sub-medida 3.** Evaluar indicador de ruido aeronáutico producto de las operaciones aéreas persistentes a las estaciones de monitoreo de acuerdo a la metodología de la norma ISO: 1996-2 para jornada diurna y nocturna estipulada en la Resolución 0627 del 2006.*

Se presenta dentro del Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, formato ICA 1 a, lo siguiente:

> *Para el periodo de reporte se cumple con el requerimiento, las mediciones de ruido aeronáutico se pueden visualizar en el Anexo Digital 5 de los informes de ruido ambiental y Anexo Digital 1 de los informes de correlación. Ver Anexo 3. Reportes de Laboratorio/3.2. Ruido/3.2.1. Ruido ambiental y 3.2.2. Informes Correlación.*

En la revisión del anexo digital 5 de los informes de ruido correlación, por cada mes se encuentra un archivo en Excel con 2 pestañas, para lo cual, se toma como ejemplo el mes de diciembre de 2022, así:

La primera pestaña denominada Comp_LB muestra para las EMRI 2 y 3 que tienen estandarización OACI en las cabeceras de pista orientales, para cada uno de los días del mes de informe el LN – Nivel Línea base, el LN+IncExp – Línea base y el LN-IncExp – Línea base

"(…)
*Ver **ilustración**/Pág. 366 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Mientras que la segunda pestaña, denominada, Comp_Res0627+-InsExp, indica por día para cada una de las estaciones EMRI, la diferencia de niveles nocturno de ruido aeronáutico, con el límite de la Resolución 0627 de 2006, y finalmente indica por estación un promedio y el porcentaje de incremento para cada EMRI, así:

"(…)
*Ver **ilustración**/Pág. 366 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Igualmente, debajo de esa primera información, está la diferencia de niveles nocturno de ruido aeronáutico más (+) la incidencia expandida con el límite de la Resolución 0627 de 2006, así:

"(…)
*Ver **ilustración**/Pág. 367 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Finalmente, presentan la diferencia de niveles nocturno de ruido aeronáutico menos (-) la incidencia expandida con el límite de la Resolución 0627 de 2006, así:

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

"(…)
*Ver **ilustración**/Pág. 367 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Donde se puede observar, varios vacíos de información, para cada una de las EMRI en días, así mismo, solo se hace comparación de niveles para el periodo nocturno, y la mayor diferencia positiva de ruido aeronáutico respecto a la Resolución 0627 de 2006, se presenta en las EMRI_29, 17, 33, 2 y 4. Se requiere que el promedio y % de incremento, se presente también consolidado (semestral) para el periodo de análisis de cada ICA, así mismo, en los anexo presentados debe venir la formulación de los resultados presentados.

En la revisión del anexo digital 1 de los informes de correlación, por cada mes se encuentra un archivo en Excel con 4 pestañas, para lo cual, se toma como ejemplo el mes de diciembre de 2022, así:

Events_Diurno: Cuenta con las operaciones aéreas identificadas por Callsign, Direction y FIS Aircraft type, por cada estación EMRI en la jornada realizadas en la jornada diurna, con diferentes descriptores de ruido Lmax, Leq, SEL. PNL max, SEL OACI y Leq OACI, así:

*Ver **ilustración**/Pág. 368 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Events_Noct: Cuenta con las operaciones aéreas identificadas por Callsign, Direction y FIS Aircraft type, por cada estación EMRI en la jornada realizadas en la jornada nocturna, con diferentes descriptores de ruido Lmax, Leq, SEL. PNL max, SEL OACI y Leq OACI, así:

"(…)
*Ver **ilustración**/Pág. 368 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

J.DIURNA: Cuenta con el nivel Leq promedio para la jornada diurna por día para cada estación EMRI, así:

"(…)
*Ver **ilustración**/Pág. 369 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

J.NOCTURNA: Cuenta con el nivel Leq promedio para la jornada nocturna por día para cada estación EMRI, así:

"(…)
*Ver **ilustración**/Pág. 369 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Eventos_Detectados: Cuenta con el número total de operaciones registradas por cada una de las estaciones EMRI por día, para la jornada diurna y también para la nocturna, así:

"(…)
*Ver **ilustración**/Pág. 370 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Ahora bien, en la revisión del anexo digital 1 de los informes de correlación, por cada mes se encuentra un archivo en Excel, para lo cual, se toma como ejemplo el mes de diciembre de 2022, que contienen por día el valor promedio de los siguientes parámetros de ruido LD', LI, KI, KT, LD, Lmax, L90, L10, SEL, LN', LI, KI KT, LN, Lmax, L90, L10, SEL, LDN, LPEAK.

De acuerdo con los anterior, se evidenció que solo se compara con la Resolución 0627 de 2006 el periodo nocturno, así mismo, hay falta información en algunas EMRI por días y las excedencias presentadas solo se ven reflejadas en los archivos de Excel de forma mensual, pero no se detalla un plan de mejora ante la situación presentada, que esté relacionada con el plan de acción por conflicto de uso de suelo en el área de influencia del proyecto.

Por lo tanto, se requiere a la AEROCIVIL que se realice también comparación de niveles de ruido aeronáutico para el periodo nocturno, que los promedios y porcentajes de excedencia se presenten también consolidados

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

para el semestre del ICA en análisis, que las excedencias por estación se vean reflejadas con un análisis cualitativo en los informes de correlación.

Sub-medida 4. *Evaluar la cantidad de operaciones ejecutadas y registradas por el SVCA con el fin de argumentación objetiva y técnica de los resultados de niveles de ruido aeronáuticos.*

Se presenta dentro del Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, formato ICA 1 a, lo siguiente:

> *Para el periodo de reporte se cumple con el requerimiento, dentro del Anexo Digital 1 de los informes de correlación (pestaña Eventos_Detectados del EXCEL) se especifica la cantidad de eventos registrados por cada estación en el día, los eventos hacen referencia a la cantidad de veces que pasa una aeronave por una estación de monitoreo de ruido.* ***Ver Anexo 3. Reportes de Laboratorio/3.2. Ruido/3.2.1. Ruido ambiental y 3.2.2. Informes Correlación.***

En la revisión del anexo digital 1 de los informes de correlación, por cada mes se encuentra un archivo en Excel, el cual, contiene 5 pestañas, en las pestañas Events_Diurno y Events_Nocturno, descritas en la observación de la AEROCIVIL para el cumplimiento de esta sub-medida, se encuentra el número total de operaciones registradas por cada una de las estaciones EMRI por día, para la jornada diurna y también para la nocturna, así:

"(…)
Ver ***ilustración****/Pág. 371 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

De acuerdo con la información presentada, para cada una de las estaciones EMRI, se presenta el conteo de cantidad de operaciones aéreas, para los periodos diurnos y nocturno, sin embargo, no se encuentra la descripción y argumentación objetiva y técnica de los resultados de niveles de ruido aeronáuticos relacionados con dicha cantidad de vuelos.

Se requiere a la AEROCIVIL que de acuerdo con la cantidad de operaciones aéreas ejecutadas y registradas por el SVCA, se presente su respectiva argumentación objetiva y técnica de los resultados de niveles de ruido aeronáuticos registrados.

Así mismo, esta sub-medida, cuenta con un indicador así:

> *Validez de eventos de ruidos detectados y correlacionados a información acústica atribuible a la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado a partir de la metodología de validación del SVCA.*

La fórmula, resultado, descripción de evaluación del resultado y el cumplimiento de este indicador, descrito por la AEROCIVIL en el ICA 1A 2022-2 del plan de seguimiento y monitoreo en la ficha PSM 1, correspondiente al segundo Semestre de 2022 (ICA_16), fue:

"(…)
Ver ***ilustración****/Pág. 372 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

El indicador No. 4 de la ficha del plan de seguimiento y monitoreo PSM-01 no describe los valores de la fórmula (numerador y denominador), con los cuales se obtienen el resultado de 96,43%; así mismo, una vez revisados los informes, esta Autoridad Nacional, no conoce la forma para calcular este indicador de "Validez de eventos de ruidos detectados y correlacionados a información acústica atribuible a la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado a partir de la metodología de validación". Por lo anterior, se requiere a la AEROCIVIL que los indicadores contengan los valores numéricos para el cálculo de estos, así como una pequeña descripción de dichos valores y su resultado, por mes y uno consolidados para el periodo de análisis del ICA que se esté presentando.

Sub-medida 5*. El SVCA deberá permitir correlacionar las operaciones aéreas, con la información FIS y de radar, así como con los niveles de ruido existentes en el AI, a fin de determinar con exactitud los niveles de ruido asociados a las operaciones aéreas, realizar seguimiento a los niveles de ruido por operación (modelo*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

de aeronave y operador y demás información relevante del evento) y hacer seguimiento a las restricciones operativas.

> *"El SVCA relaciona el ruido obtenido de las estaciones de monitoreo con los datos aeronáuticos correlacionados desde el sistema de radar; por ende, las trazas de radar son proyectadas en un plano cartográfico con niveles de ruido en su visualización como sistema integral de información de ruido aeronáutico. Esta información es procesada por medio de un software especializado para tal fin. La siguiente ilustración muestra el diagrama de operación del SVCA. Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/3.2.1. Ruido Ambiental"*

"(…)
*Ver **ilustración**/Pág. 372 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Anexo que esta Autoridad Ambiental revisó, encontrando una carpeta por mes de las cuales cada una contiene un informe en PDF y una carpeta de anexos, así:

> *El software utilizado por el SVCA para integrar los datos de ruido, meteorología y los datos de radar es el MapAero como se ve en la Ilustración 6. Además, este permite el cálculo automático de niveles de ruido corregido EPNL y obtener toda la información relevante de cada una de las operaciones aéreas realizadas en el Aeropuerto Internacional El Dorado.*

"(…)
*Ver **ilustración 6**/Pág. 373 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Durante la revisión de los 6 informes del ICA 16 (julio a diciembre de 2023), se observó que la imagen del software MapAero del SVCA, que AEROCIVIL indica para la visualización de las trazas de radar, es la misma en los informes, así mismo, esta corresponde a una imagen desactualizada del 31 de julio de 2019, la cual no tienen ninguna relación con los meses de los informes ICA presentados para año 2022, por lo tanto, se requiere que la imagen que muestra las trazas de radar en el área de influencia del proyecto, sea correspondiente del mes y año que indica el informe_RA.

***Sub-medida 6.** Comparar los resultados obtenidos por ruido ambiental vs ruido aeronáutico, para determinar el aporte energético y/o la incidencia de la fuente sonora del sobre vuelo de aeronaves en los niveles de ruido ambiental total en las zonas aledañas al proyecto.*

> *Para el periodo de reporte se realizaron seis (6) informes de correlación con el fin de realizar una comparación entre el ruido ambiental y el ruido aeronáutico.*
>
> *El análisis del aporte energético sonoro entre el ruido ambiental o total y el ruido producido únicamente por las operaciones aéreas desarrolladas en el Aeropuerto Internacional El Dorado, dependen de una gran cantidad de factores que contribuyen a los resultados obtenidos a lo largo del mes de enero, tales como: variabilidad de fuentes sonoras externas durante los días transcurridos, variación en las dinámicas socio-económicas y culturales, cambios en las configuraciones operacionales del aeródromo, además de la operación periódica de la flota aérea; ya sea diaria, semanal y mensual. Estos factores influyen directamente en los niveles diurnos y nocturnos registrados, tanto para ruido ambiental como ruido aeronáutico, en las áreas de cobertura de cada una de las estaciones de monitoreo del SVCA.*
>
> *El aporte energético por sectores del área de influencia del Aeropuerto se puede consultar en el ítem número 6 (ANÁLISIS DE APORTE ENERGÉTICO SONORO) de los informes mensuales de correlación. Ver Anexo 3. Reportes de Laboratorio/3.2. Ruido/3.2.1. Ruido ambiental y 3.2.2. Informes Correlación.*

La información de comparación de resultados obtenidos por ruido ambiental vs ruido aeronáutico se describió en la Sub-medida 1, correspondiente a la medida "Análisis de resultados en las estaciones de monitoreo pertenecientes al SVCA", donde se evidencia gráficas de comparativas, para los periodos diurno y nocturno, con su descripción de aporte energético.

***Sub-medida 7.** Ajustar los modelos de propagación de ruido mediante los resultados obtenidos por el indicador de evaluación de ruido aeronáutico.*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

Los informes de modelo de propagación sonora (MPR) se realizan de manera anual, por lo que el informe para 2022 se presentará en el año 2023, dentro de los informes de los modelos se establece la comparación entre las mediciones de ruido de las estaciones y los datos resultado del modelo, estos resultados pueden ser consultados en el numeral 7.1.6 (Verificación de resultados de simulaciones con mediciones de ruido) del informe MPR del año 2021 que se adjunta a este ICA. ***Ver Anexo 4. Gestión Ambiental/ 4.4. Control de calidad del aire y ruido/ 4.4.1. MCD y MPR.***

La revisión de esta Sub-medida se hace solo con la carpeta MPR, ya que la carpeta MCD corresponde al modelo de dispersión de contaminantes. En la carpeta MPR que corresponde al modelo de propagación de ruido, se encuentra un archivo PDF que su título 5 Modelo acústico generado por operaciones en aire, se encuentran los resultados de modelación para los indicadores LeqD, LeqN, Leq24 horas, LDN, LA max 24 horas, NAT 65 24 horas, SEL 24 horas y TALA 65 24 horas, correspondientes al año 2021; así mismo, cuenta con una carpeta de salidas graficas que contiene 11 imágenes, así:

"(…)
Ver ***ilustración****/Pág. 374 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Consecuente con lo anterior, se incluye dentro del ICA 16, la siguiente información:

5.2.1 Indicador LaeqD

En la Ilustración 30 se pueden observar las áreas de exposición de ruido LaeqD, los niveles de ruido más altos que superan los 65 Db (A) se concentran dentro de las instalaciones del aeropuerto y en los limites más cercanos de las localidades de Fontibón y Engativá y las siguientes veredas de la zona rural de Funza: La Florida y El Hato.

"(…)
Ver ***ilustración 30****/Pág. 375 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

5.2.2 Indicador LaeqN

En la Ilustración 31 se pueden observar las áreas de exposición de ruido LaeqN, se pueden observar las áreas de exposición de ruido LaeqN, los niveles de ruido más altos que superan los 65 Db (A) se concentran dentro de las instalaciones del aeropuerto y en los imites más cercanos de las localidades de Fontibón y Engativá y las siguientes veredas de la zona rural de Funza: La Florida y El Hato, es visible la disminución de la curva de ruido, lo cual se atribuye a la diferencia operacional, en este horario se registran menos operaciones.

"(…)
Ver ***ilustración 31****/Pág. 376 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

5.2.4 Indicador LDN

En la Ilustración 33 se puede observar la exposición de ruido LDN, donde los niveles de ruido mayores a 65 Db (A) se presentan en las localidades de Engativá y Fontibón en sus áreas más cercanas al límite del aeropuerto, a su vez en zonas de las veredas: La Florida y El Hato.

"(…)
Ver ***ilustración 33****/Pág. 377 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

7.1.6 Verificación de resultados de simulaciones con mediciones de ruido

En la Tabla 16 se presentan los registros de mediciones de niveles de ruido LDN Db (A) que se utilizaron para verificar con los resultados del modelo de ruido realizado, se seleccionaron estas estaciones de medición por ser estaciones instaladas que cumplen con requerimientos OACI, por estar cercanas a la fuente de la propagación de ruido y porque representan el mayor número de datos recolectados durante el año 2021. Las estaciones que se utilizaron para realizar estas comparaciones son: EMRI 2, EMRI 3, EMRI 4, EMRI 7, EMRI 8 y EMRI 17 (ver Ilustración 55).

La metodología para evaluar los resultados de niveles por eventos aeronáuticos se relacionó bajo la metodología establecida en la ISO-1996:2017-2, donde se evalúa resultados e indicadores por tráfico aéreo, asegurando una relación señal a ruido de +10 Db (A) para ser utilizado como resultados comparativos.

"(…)

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

*Ver **ilustración 55**/Pág. 378 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Las diferencias entre las mediciones de ruido ambiental y los resultados del modelo variaron entre 5.6 Db (A) y 9.0 Db (A), siendo mayores las diferencias en los niveles nocturnos, las diferencias más grandes se registran en estaciones cercanas a grandes avenidas mientras que las menores diferencias se presentan estaciones laterales.

"(…)
*Ver **Tabla 16**/Pág. 378 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Teniendo en cuenta lo anterior, se tiene que los modelos de propagación de ruido presentados por la AEROCIVIL en el ICA_16 no corresponden al periodo de análisis del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento a PQRSD del expediente LAM0209; así mismo, esta Autoridad Nacional considera que el modelo de propagación de ruido correspondiente al año 2022 debió ser radicado dentro del ICA_16 correspondiente al segundo semestre del año 2022, toda vez que la AEROCIVIL contó con tres meses después de finalizado el periodo de análisis del ICA, para terminar los respectivos estudios, análisis, modelos, simulaciones y conclusiones, situación que impide hacer control y seguimiento a los contornos de ruido definidos mediante Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 a fin de validar que dicha bajo la implementación de las medidas de abatimiento de ruido presente una tendencia a mantenerse y no a generar cambios respecto a la trascendencia de la misma.

Adicionalmente, se debe tener en cuenta que los modelos de propagación de ruido tienen por objeto visualizar las tendencias de niveles de ruido aeronáutico y sus efectos o impactos al ambiente y la población, generadas por la operación propia del Aeropuerto El Dorado, incluida su dinámica, frecuencia y cambio de procedimientos aéreos y PBN, siendo este último, el motivo del aumento de PQRSD del expediente LAM0209 y razón para del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento al aumento PQRSD.

Teniendo en cuenta lo anterior, desde la ANLA se trabajó en modelos de ruido mensuales, con la información de trazas de radar de los meses de diciembre de 2022 y enero de 2023, con el fin de comparar la curva de 65dB con el indicador LDN antes y después de la actualización de procedimientos aéreos y PBN, implementados por la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre de 2022, e informado mediante comunicación con radicado ANLA 2023051002-1-000 hasta 13 de marzo de 2023.

A continuación, se observa el aérea de influencia para los medios abiótico, biótico y socioeconómico del proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado, definida mediante el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 (Borde fucsia), versus el contorno de la curva de 65dB con el indicador LDN (Borde azul) modelado para las operaciones aéreas realizadas en esta terminal área en el mes de diciembre de 2022. Así mismo, se aclara que las trazas de radar en la siguiente figura, corresponde a solo un día de operaciones siendo las trazas naranja despegues y los verdes aterrizajes.

"(…)
***Ver Figura 50. Área de influencia de proyecto definida en la Resolución 1728/2021 Vs. Contorno de 65dB LDN modelado con las operaciones aéreas del mes de diciembre del año 2022/Fuente:** Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA/Pág. 379 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Igualmente, se modeló el contorno de la curva de 65dB con el indicador LDN (Borde azul) para las operaciones aéreas realizadas en el Aeropuerto Internacional El Dorado en el mes de enero de 2023, para comparar con aérea de influencia del proyecto definida en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 (Borde fucsia). Se aclara que las trazas de radar en la siguiente figura, corresponde a solo un día de operaciones siendo las trazas naranja despegues y los verdes aterrizajes.

"(…)

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

Ver Figura 51. Área de influencia de proyecto definida en la Resolución 1728/2021 Vs. Contorno de 65dB LDN modelado con las operaciones aéreas del mes de enero del año 2023/Fuente: *Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA/Pág. 380 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Al comparar las dos (2) figuras anteriores, se observa que el comportamiento de la curva de 65 dB con el indicador LDN en el mes de enero de 2023, con la actualización de procedimientos aéreos y PBN implementada por la AEROCIVIL desde el 29 de diciembre de 2022, presenta una trascendencia de los niveles de ruido asociados a dicha curva hacia el oriente de las pistas (zona urbana de la ciudad de Bogotá en las localidad de Engativá y Fontibón), lo que justifica el aumento de PQRSD al expediente LAM0209 en zonas de Bogotá que antes no remitían este tipo de comunicación, evidenciando la importancia de contar con modelos de propagación de ruido aeronáuticos actualizados, que permitan revisar el comportamiento de los contornos y tendencia de ruido, así como, las posibles afectaciones al ambiente y población.

Igualmente se puede notar que los PBN implementados, muestran que la curva de 65 dB, en la zona paralela a las pistas de forma longitudinal, disminuye el área de cobertura sobre las localidades de Engativá y Fontibón, lo cual infiere una reducción en la presión sonora en dichas áreas.

Por lo anterior, se requiere a la AEROCIVIL ajustar los modelos de propagación de ruido mediante los resultados obtenidos por el indicador de evaluación de ruido aeronáutico, correspondiente al año 2022, que contenga los escenarios descritos en el indicador No. 3 del Plan de Seguimiento y Monitoreo de la ficha PSM-01 (con restricciones ambientales y sin restricciones ambientales) y radicar en la ANLA en un término no mayor a 15 días.

Adicionalmente, se requiere ajustar el modelo de propagación de ruido con los escenarios descritos en el indicador No. 3, del año correspondiente a la temporalidad entre el 1 de julio de 2022 al 30 de junio de 2023, con el fin de revisar el comportamiento de la huella acústica de la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, con la actualización de los procedimientos aéreos y PBN, la justificación de esta entrega se realiza en los requerimientos de la medida 6 "Medidas de simulación y cálculo de contornos de ruido", donde se requiere entrega de modelos y simulaciones de ruido en cada ICA radicado por parte de la AEROCIVIL

Esta sub-medida cuenta con un indicador, así:

> *Elaboración de 1 modelo de propagación de ruido que contenga 2 escenarios (con restricciones ambientales y sin restricciones ambientales) de periodicidad anual por la operación en lado aire y lado tierra, que se ejecuta en el Aeropuerto Internacional El Dorado.*

La fórmula, resultado, descripción de calificación de resultado y cumplimiento, fue descrito en el ICA_16, a través del ICA 1A 2022-2 del PSM-01, así:

"(…)
Ver ***Tabla*** *Pág. 381 del Concepto Técnico 3632 del 28 de septiembre de 2023*

El indicador No. 3 de la ficha del plan de seguimiento y monitoreo PSM-01 no describe los valores de la fórmula (numerador y denominador), con los cuales se obtiene el resultado de 0,75%; igualmente, esta Autoridad Nacional no considera posible dicho resultado para el periodo del ICA_16 (2do semestre de 2022), toda vez que los modelos de propagación de ruido presentados por la AEROCIVIL fueron del año 2021 y en los mismos, no se evidencia que contenga los escenarios descritos en el indicador (con restricciones ambientales y sin restricciones ambientales).

Sub-medida 8. *Análisis de la aplicación de medidas de abatimiento de ruido sobre las trayectorias, perfiles de vuelo, trayectorias y gradiente de ascenso, en el marco de aplicación del Manual de Abatimiento de ruido y/o atenuación para el Aeropuerto Internacional El Dorado – SKBO.*

> *Para el análisis de altitud de las operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, se tuvo en cuenta los procedimientos de atenuación de ruido, rutas de aproximación, rutas de despegue, procedimientos de aproximación*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

y despegue de aeronaves, y los horarios de operación, descritos en el AIP – SKBO del Aeropuerto Internacional El Dorado.

El análisis de abatimiento y altitud de procedimientos aéreos puede consultarse en el numeral seis (6) de los informes de ruido ambiental mensuales. Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.3. Aire y ruido/3.3.2.Ruido/3.3.2.1. Ruido Ambiental

En la revisión de la información del numeral 6 de los informes de ruido ambiental, se encontró que el ítem 6.2 está relacionado con el análisis de abatimiento y altitud de procedimientos aéreos, cuya información se revisa en los informes de ruido ambiental -RA- correspondiente a los meses correspondientes al ICA 16 - junio a diciembre de 2022, de lo anterior, se extrae, a manera de muestra, los numerales 6.2.1 y 6.2.2, del informe de diciembre de 2022, ya que es la misma información en los 6 informe, así:

a. *ANÁLISIS DE ABATIMIENTO Y ALTITUD DE PROCEDIMIENTOS AÉREOS*

Para el análisis de altitud de las operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, se tuvo en cuenta los procedimientos de atenuación de ruido, rutas de aproximación, rutas de despegue, procedimientos de aproximación y despegue de aeronaves, y los horarios de operación, descritos en el AIP – SKBO del Aeropuerto Internacional El Dorado.

En este caso se tomó el procedimiento despegue para el análisis de altitud, puesto que las aeronaves usan sus motores a máxima potencia para poder despegar, generando un alto nivel de ruido por lo cual es necesario aplicar el procedimiento de abatimiento de ruido del AIP – SKBO a las rutas que se dirijan a la ciudad de Bogotá D.C, en los horarios de 05:00 a 23:59; ya que de 00:00 a 04:59 SKBO realiza todas sus operaciones aéreas hacia el municipio de Funza. Asimismo, no se tienen en cuenta la operación de aeronaves por parte de la Fuerza Aérea, Ejército Nacional, Armada Nacional y Policía Nacional de Colombia debido al alcance y objetivo misional con el que cuenta la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

El análisis de altitud y abatimiento de ruido es realizado a las aeronaves que despegan por la Pista 13L (Pista Norte) y 13R (Pista Sur) en configuración oriente, es decir que realizan su operación en sentido occidente a oriente y sobrevolando la ciudad de Bogotá D.C. La Ilustración 20 muestra la configuración oriente de las pistas del Aeropuerto Internacional El Dorado.

En condiciones normales de operación (la superficie de la pista esta seca o mojada con acción buena de frenado), la configuración oriente será la preferida en el horario de 05:00 a 23:59 HL para la pista Norte y horario 05:00 a 22:01 HL para la pista sur, cuando las condiciones meteorológicas y de operación de sean favorables, la configuración de pistas pasa de configuración oriente a configuración occidente, la Ilustración 20 e Ilustración 21 muestra la configuración de las pistas del Aeropuerto Internacional El Dorado.

"(…)
*Ver **ilustraciones 20 y 21** Pág. 382 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

i. *PUNTOS DE EVALUACIÓN Y CONTROL*

En la selección de los puntos de evaluación y control, se tomó en cuenta que estuvieran en las rutas de los procedimientos de despegue SID y SID-RNAV (GNSS) y además estuviesen acorde a los procedimientos de abatimiento de ruido del AIP – SKBO. Los puntos seleccionados fueron:

- *Estación de monitoreo EMRI 33, que se encuentra cerca al viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) de las aeronaves que siguen procedimientos SID-RNAV RW13L.*
- *Estación de monitoreo EMRI 2 que está a 370 metros del marcador VURKO anteriormente ROMEO, donde las aeronaves empiezan el viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) siguiendo procedimientos SID y de abatimiento de ruido RW13L.*
- *Estación de monitoreo EMRI 30, que se encuentra cerca al viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) de las aeronaves que siguen procedimientos SID-RNAV RW13R.*
- *Estación de monitoreo EMRI 3 que está a 370 metros del marcador KOLMU, donde las aeronaves empiezan el viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) siguiendo procedimientos SID y de abatimiento de ruido RW13R.*

En la Ilustración 22 se observa con ayuda de Google Earth, la ubicación de las estaciones de referencia EMRI 2, EMRI 3, EMRI 30 Y EMRI 33 en la ciudad de Bogotá junto a los marcadores VURKO Y KOLMU, y las rutas de salida descriptas en el AIP – SKBO para los procedimientos SID Y SID-RNAV (GNSS) de despegue. Las rutas

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

de salida de la pista norte (13L) pasan sobre las estaciones EMRI 33, EMRI 2 y el marcador VURKO, mientras que las rutas de salida de la pista sur (13R) pasan sobre las estaciones EMRI 30, EMRI 3 y el marcador KOLMU.

"(…)
*Ver **ilustración 22** Pág. 383 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

En la Ilustración 23, se observa las rutas de salida de operación en el Aeropuerto Internacional El Dorado registradas por el sistema SVCA, en donde se aprecian las rutas desarrolladas por cada aeronave en el procedimiento de despegue con dirección oriente y que son evaluadas por las estaciones de monitoreo EMRI 2, EMRI 3, EMRI 30 y EMRI 33.

"(…)
*Ver **ilustración 23** Pág. 384 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

ii. REGISTRO DE DATOS Y EVALUACIÓN

De las estaciones seleccionadas del sistema SVCA se obtuvieron datos de altura, número de vuelo, tipo de aeronave, nivel de ruido y ruta de despegue de cada aeronave durante el mes de diciembre de 2022, con la cual se pudo realizar el análisis de altura de cada aeronave que realizó el procedimiento de despegue y abatimiento de ruido hacia la ciudad de Bogotá realizando los Procedimientos de Salida por Instrumentos – SID en las pistas 13L y 13R, con el fin observar la altitud con la cual cruzan los puntos de referencia y monitorear si las aeronaves obedecen el procedimiento de salida y abatimiento de ruido de ruido descritos en el AIP – SKBO, como se observa en la Ilustración 24.

En las estaciones de monitoreo EMRI 2 y EMRI 3 se estableció que las aeronaves que crucen este punto deben tener una altitud igual o superior a 9100 pies, ya que con un gradiente de 8.2% o ángulo de ascenso de 4.69°, como lo indican las cartas SID y una distancia de 370 metros o 1214 pies entre las estaciones EMRI 2 y EMRI 3 de los Marcadores VURKO y KOLMU respectivamente, las aeronaves al cruzar los marcadores VURKO y KOLMU, estarían a una altitud igual o superior a los 9200, con lo cual estarían cumpliendo con lo indicado en el AIP de SKBO, acerca del procedimiento de atenuación de ruido para procedimiento de despegue SID. En las estaciones de monitoreo EMRI 33 Y EMRI 30 las aeronaves que crucen este punto deben tener una altitud cercana o superior a 8900 pies como lo indica el AIP – SKBO, para las cartas de salida SID-RNAV. No se tuvo en cuenta las operaciones aéreas realizadas por la fuerza pública tales como la Armada Nacional-ARC, Ejercito Nacional-EJC, Fuerza Aérea-FAC y Policía Nacional-PNC.
"(…)

*Ver **ilustración 24** Pág. 384 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Desde el numeral 6.3 que es de resultados de evaluación, ya se tiene información para cada uno de los meses que corresponden al ICA_16, así:

Julio 2022

El número de despegues diarios en el mes de julio de 2022 hacia la ciudad de Bogotá D.C. osciló entre 310 y 426, con un promedio de 390 operaciones de despegue por día. Las pistas 13L tuvo un 8.9% más de operaciones que la pista 13R, como se puede ver en la Ilustración 25. La operación total de despegues en el mes de julio hacia la ciudad fue de 12076.
"(…)
*Ver **ilustración 25** Pág. 385 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

La altitud promedio con la que cruzaron las aeronaves las estaciones de monitoreo, supera la altura descrita en los procedimientos de atenuación de ruido descritos en el AIP de SKBO para operaciones SID-RNAV y SID como se observa en la Ilustración 26. Los días 12, 30 y 31 la estación EMRI 2 presento novedades.
"(…)
*Ver **ilustración 26** Pág. 385 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Durante el mes de julio de 2022, se presentaron despegues con alturas de vuelo menores a la descrita en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá D.C., ya que estas aeronaves cruzaron por los marcadores VURKO y KOLMU a una altitud inferior a 9200 pies, en la Ilustración 27, se observa la cantidad de aeronaves que volaron por debajo del umbral mínimo de ascenso.
"(…)

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

*Ver **ilustración 27** Pág. 386 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

En el mes de julio, se presentó un total de 25 operaciones de despegue que realizaron operaciones por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá. Sin embargo, estas operaciones corresponden al 0.2% de las operaciones de despegue hacia la ciudad. Por otro lado, 12051 operaciones de despegue volaron por encima del umbral mínimo, lo que equivalió a 99.8% de las operaciones que realizaron el procedimiento de despegue sobre la ciudad de Bogotá D.C., como se muestra en la Ilustración 28.
"(…)
*Ver **ilustración 28** Pág. 385 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Agosto 2022

b. RESULTADOS DE EVALUACIÓN

El número de despegues diarios en el mes de agosto de 2022 hacia la ciudad de Bogotá D.C. osciló entre 285 y 422, con un promedio de 375 operaciones de despegue por día. Las pistas 13L tuvo un 10.3% más de operaciones que la pista 13R, como se puede ver en la Ilustración 25. La operación total de despegues en el mes de agosto hacia la ciudad fue de 10917.
"(…)
*Ver **ilustración 25** Pág. 386 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

La altitud promedio con la que cruzaron las aeronaves las estaciones de monitoreo, supera la altura descrita en los procedimientos de atenuación de ruido descritos en el AIP de SKBO para operaciones SID-RNAV y SID como se observa en la Ilustración 26. Los días 1, 15, 29 y 30 la estación EMRI 2 presento novedades.

"(…)
*Ver **ilustración 26** Pág. 387 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Durante el mes de agosto de 2022, se presentaron despegues con alturas de vuelo menores a la descrita en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá D.C., ya que estas aeronaves cruzaron por los marcadores VURKO y KOLMU a una altitud inferior a 9200 pies, en la Ilustración 27, se observa la cantidad de aeronaves que volaron por debajo del umbral mínimo de ascenso.
"(…)
*Ver **ilustración 27** Pág. 387 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

En el mes de agosto, se presentó un total de 25 operaciones de despegue que realizaron operaciones por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá. Sin embargo, estas operaciones corresponden al 0.2% de las operaciones de despegue hacia la ciudad. Por otro lado, 10892 operaciones de despegue volaron por encima del umbral mínimo, lo que equivalió a 99.8% de las operaciones que realizaron el procedimiento de despegue sobre la ciudad de Bogotá D.C., como se muestra en la Ilustración 28.
"(…)
*Ver **ilustración 28** Pág. 387 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Septiembre 2022

i. RESULTADOS DE EVALUACIÓN

El número de despegues diarios en el mes de septiembre de 2022 hacia la ciudad de Bogotá D.C. osciló entre 287 y 423, con un promedio de 381 operaciones de despegue por día. Las pistas 13L tuvo un 6.3% más de operaciones que la pista 13R, como se puede ver en la Ilustración 255. La operación total de despegues en el mes de septiembre hacia la ciudad fue de 11492.
"(…)
*Ver **ilustración 25** Pág. 388 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

La altitud promedio con la que cruzaron las aeronaves las estaciones de monitoreo, supera la altura descrita en los procedimientos de atenuación de ruido descritos en el AIP de SKBO para operaciones SID-RNAV y SID como se observa en la Ilustración 266. Los días 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12 la estación EMRI 3 presento novedades.
"(…)
*Ver **ilustración 26** Pág. 388 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Durante el mes de septiembre de 2022, se presentaron despegues con alturas de vuelo menores a la descrita en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá D.C., ya que estas aeronaves cruzaron por los

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

marcadores VURKO y KOLMU a una altitud inferior a 9200 pies, en la Ilustración 277, se observa la cantidad de aeronaves que volaron por debajo del umbral mínimo de ascenso.
"(…)
*Ver **ilustración 27** Pág. 389 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

En el mes de septiembre, se presentó un total de 44 operaciones de despegue que realizaron operaciones por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá. Sin embargo, estas operaciones corresponden al 0.4% de las operaciones de despegue hacia la ciudad. Por otro lado, 11448 operaciones de despegue volaron por encima del umbral mínimo, lo que equivalió a 99.6% de las operaciones que realizaron el procedimiento de despegue sobre la ciudad de Bogotá D.C., como se muestra en la Ilustración 28.
"(…)
*Ver **ilustración 28** Pág. 389 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Octubre 2022

ii. RESULTADOS DE EVALUACIÓN

El número de despegues diarios en el mes de octubre de 2022 hacia la ciudad de Bogotá D.C. osciló entre 370 y 431, con un promedio de 400 operaciones de despegue por día. Las pistas 13L tuvo un 6.7% más de operaciones que la pista 13R, como se puede ver en la Ilustración 255. La operación total de despegues en el mes de octubre hacia la ciudad fue de 12415.
"(…)

*Ver **ilustración 25** Pág. 389 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

La altitud promedio con la que cruzaron las aeronaves las estaciones de monitoreo, supera la altura descrita en los procedimientos de atenuación de ruido descritos en el AIP de SKBO para operaciones SID-RNAV y SID como se observa en la Ilustración 266. Los días 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12 la estación EMRI 3 presento novedades.
"(…)
*Ver **ilustración 26** Pág. 390 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Durante el mes de octubre de 2022, se presentaron despegues con alturas de vuelo menores a la descrita en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá D.C., ya que estas aeronaves cruzaron por los marcadores VURKO y KOLMU a una altitud inferior a 9200 pies, en la Ilustración 277, se observa la cantidad de aeronaves que volaron por debajo del umbral mínimo de ascenso.
"(…)
*Ver **ilustración 27** Pág. 390 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

En el mes de octubre, se presentó un total de 53 operaciones de despegue que realizaron operaciones por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá. Sin embargo, estas operaciones corresponden al 0.4% de las operaciones de despegue hacia la ciudad. Por otro lado, 12362 operaciones de despegue volaron por encima del umbral mínimo, lo que equivalió a 99.6% de las operaciones que realizaron el procedimiento de despegue sobre la ciudad de Bogotá D.C., como se muestra en la Ilustración 28.

(…)
*Ver **ilustración 28** Pág. 390 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Noviembre 2022

iii. RESULTADOS DE EVALUACIÓN

El número de despegues diarios en el mes de noviembre de 2022 hacia la ciudad de Bogotá D.C. osciló entre 224 y 430, con un promedio de 356 operaciones de despegue por día. Las pistas 13L tuvo un 16.3% más de operaciones que la pista 13R, como se puede ver en la Ilustración 255. La operación total de despegues en el mes de noviembre hacia la ciudad fue de 10760.
"(…)
*Ver **ilustración 25** Pág. 391 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

La altitud promedio con la que cruzaron las aeronaves las estaciones de monitoreo, supera la altura descrita en los procedimientos de atenuación de ruido descritos en el AIP de SKBO para operaciones SID-RNAV y SID como se observa en la Ilustración 26. Los días 1 y 11 a 22 de noviembre la estación EMRI 2 presento novedades.
"(…)
*Ver **ilustración 26** Pág. 391 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

Durante el mes de noviembre de 2022, se presentaron despegues con alturas de vuelo menores a la descrita en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá D.C., ya que estas aeronaves cruzaron por los marcadores VURKO y KOLMU a una altitud inferior a 9200 pies, en la Ilustración 27, se observa la cantidad de aeronaves que volaron por debajo del umbral mínimo de ascenso.
"(…)
*Ver **ilustración 27** Pág. 392 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

En el mes de noviembre, se presentó un total de 39 operaciones de despegue que realizaron operaciones por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá. Sin embargo, estas operaciones corresponden al 0.4% de las operaciones de despegue hacia la ciudad. Por otro lado, 10721 operaciones de despegue volaron por encima del umbral mínimo, lo que equivalió a 99.6% de las operaciones que realizaron el procedimiento de despegue sobre la ciudad de Bogotá D.C., como se muestra en la Ilustración 28.
"(…)
*Ver **ilustración 28** Pág. 392 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Diciembre 2022

iv. RESULTADOS DE EVALUACIÓN

El número de despegues diarios en el mes de diciembre de 2022 hacia la ciudad de Bogotá D.C. osciló entre 225 y 448, con un promedio de 377 operaciones de despegue por día. Las pistas 13L tuvo un 11.9% más de operaciones que la pista 13R, como se puede ver en la Ilustración 25. La operación total de despegues en el mes de diciembre hacia la ciudad fue de 11799.
"(…)
*Ver **ilustración 25** Pág. 392 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

La altitud promedio con la que cruzaron las aeronaves las estaciones de monitoreo, supera la altura descrita en los procedimientos de atenuación de ruido descritos en el AIP de SKBO para operaciones SID-RNAV y SID como se observa en la Ilustración 26.
"(…)
*Ver **ilustración 26** Pág. 393 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Durante el mes de diciembre de 2022, se presentaron despegues con alturas de vuelo menores a la descrita en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá D.C., ya que estas aeronaves cruzaron por los marcadores VURKO y KOLMU a una altitud inferior a 9200 pies, en la Ilustración 27, se observa la cantidad de aeronaves que volaron por debajo del umbral mínimo de ascenso.
"(…)
*Ver **ilustración 27** Pág. 393 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

En el mes de diciembre, se presentó un total de 77 operaciones de despegue que realizaron operaciones por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá. Sin embargo, estas operaciones corresponden al 0.7% de las operaciones de despegue hacia la ciudad. Por otro lado, 11722 operaciones de despegue volaron por encima del umbral mínimo, lo que equivalió a 99.3% de las operaciones que realizaron el procedimiento de despegue sobre la ciudad de Bogotá D.C., como se muestra en la Ilustración 28.
"(…)
*Ver **ilustración 28** Pág. 394 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Teniendo en cuenta la anterior información radicada por AEROCIVIL, se observa que en los informes mensuales correspondientes al ICA_16 se realiza el análisis de la aplicación de medidas de abatimiento de ruido sobre los gradiente de ascenso, en el marco de aplicación de atenuación de ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado – SKBO, así mismo, es importante tener en cuenta que muchas de las peticiones, quejas, reclamos y solicitudes - PQRSD allegadas al expediente LAM0209, refieren como temática principal y secundaria la baja altura de las aeronaves; sin embargo, no se detalla el procedimiento o plan de mejora para las operaciones aéreas identificadas por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido para esta terminal aérea.

Por lo anterior, se requiere a la AEROCIVIL que, dentro de los ICA, se detalle para las operaciones aéreas identificadas mensualmente por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido, las medidas de acción tomadas para mejorar y evitar que las aeronaves asciendan por debajo de lo establecido, permitiendo verificar que, con la identificación de dichas operaciones aéreas, el tipo

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

de aeronave y aerolínea no sean repetitivos y constantes. Así mismo, es importante que la AEROCIVIL informe a esta Autoridad Nacional, si con la actualización de procedimiento aéreos implementados y PBN, el manual de abatimiento de ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado, se modifica o mantiene.

Sub-medida 9. *Análisis de resultados en el marco de aplicación del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado por parte de los operadores aéreos.*

> *Los análisis de resultados siguiendo el protocolo de medición y evaluación del ruido Aeronáutico pueden consultarse en los 6 informes de correlación realizados para el periodo de reporte.* ***Ver Anexo 3. Reporte de laboratorios / 3.2. Ruido/ 3.2.2. Informes Correlación.***

Este anexo fue revisado y analizado sin encontrar coordinación por parte de la AEROCIVIL de la aplicación de un protocolo y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido por parte de los operadores aéreos.

Por tal motivo se requiere a la AEROCIVIL coordine con los operadores aéreos la aplicación del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea realizadas en la terminal aérea y su respectivo análisis de resultados.

Sub-medida 10. *El SVCA deberá cumplir con los criterios mínimos para el monitoreo de ruido especializado en aeropuertos permitiendo visualizar la operación (trazas de radar) y su área de influencia*

> *Mediante MapAero, en el módulo de MapTraject se puede observar las trayectorias aéreas realizadas por todas las operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, es por esto que en la siguiente ilustración se observa de color rojo, las operaciones de aproximación o aterrizaje y en color azul las operaciones de despegue"*
> *"(…)*
> *Ver* ***ilustración*** *Pág. 395 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencia que la AEROCIVIL incluye el análisis de resultados en las estaciones de monitoreo pertenecientes al SVCA, ya que, durante la revisión de los informes mensuales de ruido ambiental e informes de correlación, así como de cada uno de los anexos indicados dan evidencia de que las estaciones EMRI del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA arrojan análisis de ruido aeronáutico.

Dado lo anterior, se efectuará el respectivo requerimiento.

MEDIDA 6 – MEDIDAS DE SIMULACIÓN Y CÁLCULO DE CONTORNOS DE RUIDO:

En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, donde se incluye la siguiente información dentro del formato ICA 1A:

Sub-medida 1. *Presentar simulaciones acústicas de la operación aeroportuaria mediante los procedimientos y recomendaciones metodológicas formuladas por la OACI en el Doc. 9911 "Método recomendado para el cálculo de contornos de ruido alrededor de aeropuertos".*

> *Para el periodo de reporte se cumple con el requerimiento, el Doc. 9911 de la OACI "Guía de recomendaciones para el cálculo de contorno de ruido en aeropuertos".*
>
> *De acuerdo con las indicaciones del proceso de generación de los contornos de ruido indicado en el Doc. 9911 de la OACI, se establece la importancia de los parámetros de entrada del modelo, así como la evaluación en los propósitos que este representa a corto mediano o largo plazo. Así, el informe y elaboración del modelo acústico para el Estudio de Impacto Ambiental del Aeropuerto Internacional El Dorado acoge los procesos metodológicos establecidos por el documento guía en relación.*

Ver Anexo 4. Gestión Ambiental/ 4.4. Control de calidad del aire y ruido/ 4.3.1. MDC y MPR.

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

Este anexo fue revisado y analizado en la medida 5 – Sub-medida 7- y adicionalmente lo correspondiente al Doc. 911 "Método recomendado para el cálculo de contornos de ruido alrededor de aeropuertos", el cual, en el informe de propagación de ruido corresponde al año 2021, que fue el presentado por la AEROCIVIL en el ICA_16, se indica lo siguiente:

4.5 CÁLCULO DE CURVAS DE NIVELES DE RUIDO (ISÓFONAS)

Según el Doc. 9911 de la OACI "Guía de recomendaciones para el cálculo de contornos de ruido en aeropuertos", el cual reemplazó a la Circular 205 y del que se establecen los métodos recomendados para el cálculo de contornos de ruido alrededor de aeropuertos; se establece que, cuando las curvas de niveles de ruido se obtienen por interpolación de los valores de los índices de cada uno de los puntos de la cuadrícula espaciada (cuadricula) en forma rectangular, la precisión de los resultados depende la elección del espaciado de la cuadrícula, principalmente en los casos en que gradientes importantes de la distribución espacial del índice producen una curvatura pronunciada. Los errores de interpolación se reducen mediante disminución del espaciado de la cuadrícula, lo que entraña un aumento del número de puntos de cuadrícula, con lo cual el tiempo de cálculo se prolonga debido al número de desarrollo de algoritmos que debe ejecutar el sistema computacional a causa de los métodos de cálculo.

De acuerdo con las indicaciones del proceso de generación de los contornos de ruido indicado en el Doc. 9911 de la OACI, se establece la importancia de los parámetros de entrada del modelo, así como la evaluación en los propósitos que este representa a corto mediano o largo plazo. Así, el presente documento y elaboración del modelo acústico para el Estudio de Impacto Ambiental del Aeropuerto Internacional El Dorado acoge los procesos metodológicos establecidos por el documento guía en relación.

"(…)

Ver Tabla Pág. 396 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

La optimización de un entramado regular de la cuadrícula requiere un justo equilibrio entre la precisión del modelado y el tiempo de ejecución. En este contexto, para las simulaciones se tuvo en cuenta un espaciado de grilla fijo de 10 metros para los modelos "a" y 5 metros de espaciado para los modelos "b"; el espaciado para los modelos "b" fue posible configurarlo con un detalle de 5 metros, debido a que el dominio de los modelos "b" es mucho menor que el dominio de los modelos "a". Asimismo, en la generación de los contornos y superficies continuas de niveles de presión sonora de estos modelos "a" se realizaron interpolaciones con la siguiente metodología:

- *Método de interpolación: Interpolación polinomial local.*
- *Espaciado de malla: 10 metros.*
- *Máximo de puntos: 15.*
- *Mínimo de puntos: 10.*
- *Función kernel: Exponencial.*
- *Tipo de superficie de salida: Predicción.*

Respecto a los modelos "b" el espaciado definido fue necesario para poder representar de forma adecuada la propagación del ruido en función de los obstáculos con sus respectivas refracciones. Con el respectivo software de simulación fueron generadas las salidas gráficas con sus contornos.

En el Anexo Digital 1 se presentan los datos originales iniciales utilizados como insumos para el análisis de la información base del presente estudio, esta corresponde tanto de datos tabulares como de información cartográfica y el Anexo Digital 2 presenta el listado de las operaciones procesadas para ingresar al modelo y la base de datos que corresponde a las especificaciones técnicas de las aeronaves de acuerdo al software AEDT 3c. y CadnaA v2020 MR 2, así como datos cartográficos del aeropuerto en formatos de acuerdo al software de modelación de ruido en operaciones en tierra y trayectorias para operaciones en aire y los datos meteorológicos correspondientes al estudio.

El Anexo Digital 3 contiene los archivos ejecutables de los modelos tanto para operaciones en aire como en tierra, el Anexo Digital 4 contiene tiene los resultados de áreas y personas expuestas, en el anexo Digital 5 las salidas graficas usadas en el informe y en El Anexo Digital 7 los datos de la firma consultora.

El Anexo Digital 6 contiene la carpeta SIG con la GDB de acuerdo a las normas para presentación de datos del ANLA.

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido
Dada la anterior información anexada por AEROCIVIL esta no es compatible con el periodo de análisis del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento de PQRSD del expediente LAM0209. ***Sub-medida 2.*** *Presentar una simulación acústica de la operación del aeropuerto proyectada a 10 y 20 años.* *La simulación acústica de la operación del aeropuerto comenzará a construirse a partir del año 2023.* ***Sub-medida 3.*** *Monitorear la evolución de la curva de ruido de 65 LDN a través de simulaciones acústicas anuales, las cuales deberán ser presentadas a la ANLA mediante informe técnico que dé cuenta de sus características.* *Los informes de Modelación de Propagación de Ruido se radican mediante los Informes de Cumplimiento Ambiental. Los informes de Modelamiento se elaboran de manera anual año vencido, el modelo para el año 2021 se reporta en el presente ICA y puede ser consultado en el Anexo 4. Gestión Ambiental/ 4.4. Control de calidad del aire y ruido.* *La información a consulta para esta sub-medida, es la misma de la Sub-medida 1, la cual, no es compatible con el periodo de análisis del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento de PQRSD del expediente LAM0209.* *Como observaciones de la ANLA para esta medida 6 "Medidas de simulación y cálculo de contornos de ruido" que cuenta con 3 Sub-medidas, se considera que las simulaciones acústicas de la operación aeroportuaria, así como, el monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65LDN a través de simulaciones acústicas anuales correspondiente al año 2022 debió ser radicada dentro del ICA 16 correspondiente al segundo semestre del año 2022, toda vez que la AEROCIVIL contó con tres meses después de finalizado el periodo de análisis del ICA, para terminar los respectivos estudios, análisis, modelos, simulación y conclusiones.* *Adicionalmente, se debe tener en cuenta que las medidas de simulación acústica requeridas por esta Autoridad Ambiental tienen por objeto el control y seguimiento de los impactos ambientales por ruido, su magnitud y área de trascendencia, con el fin de validar que las medias implementadas, estén siendo eficientes en la mitigación del impacto en relación con la población afectada por el ruido generado por las aeronaves que operan en el Aeropuerto Internacional El Dorado. Al respecto es importante precisar que dicha validación incorpora tres aspectos importantes:* - *El área de influencia definida debe mantenerse o tender a reducirse, en ningún caso modificarse o ampliarse.* - *La población expuesta a los impactos por ruido no debe estar relacionada con nuevas áreas de impacto.* - *La magnitud del impacto debe ser igual o inferior a los análisis de tendencia del medio en relación con años anteriores y lo expuesto en las resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021* *En tal sentido, es importante llamar la atención sobre el hecho que los aspectos antes mencionados, están estrechamente ligados al cumplimiento de uno los cuatro pilares del enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves de la OACI relacionado con los procedimientos operacionales que aplica el aeropuerto internacional El Dorado, los cuales deben propender por mantener las condiciones del área de influencia evaluadas en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, en términos de área, magnitud y población expuesta.* *De acuerdo con lo anterior es menester precisar, que el cambio de las condiciones operacionales del aeropuerto el Dorado, que tengan como resultado la modificación del área de trascendencia de los impactos por ruido, afectando áreas, barrios o poblaciones distintas a las que hicieron parte de la modificación de licencia acogida mediante Resolución 1728/2021, corresponde a nueva evaluación ambiental que permita analizar la magnitud de los impactos sobre las nuevas áreas, las medidas de manejo a implementar y la eficiencia esperada, la configuración del sistema de monitoreo y seguimiento, las condiciones socio económicas de las nuevas comunidades expuestas; en el marco de lo cual se deberán abrirse los espacios de participación ciudadana de dichas poblaciones como lo indica la ley.*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

Así las cosas, esta Autoridad en el marco del control y seguimiento al proyecto aeroportuario, evidenció un aumento en las peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRSD, presentadas para expediente LAM0209, en las cuales comunidades ubicadas por fuera del área de influencia denunciaban impactos por ruido y en atención dichas solicitudes el equipo técnico de seguimiento, solicitó el apoyo del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, con el fin de validar en términos de impactos que se podría estar presentando en el territorio.

En consecuencia, el Centro de Monitoreo de ANLA, realizó un análisis de las condiciones operacionales del aeropuerto evidenciando lo siguiente:

"(…)
Ver Figura 52. Comparativo trayectorias y trazas de radar de despegues y aterrizaje del Aeropuerto Internacional entre 01/11/2022 y 01/01/2023, con la actualización de procedimiento aéreos y PBN desde el 29/12/2022
Fuente: *Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA*
Pág. 398 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Como se puede observar en las figuras anteriores, las trayectorias de las aeronaves fueron modificadas, situación que genero inquietud en el equipo técnico, pues se habían incrementado las quejas y no se tenía información de las razones que motivaban dicho cambio.

Al respecto, el Centro de Monitoreo trabajó con la información de trayectorias de radar, en modelos de ruido mensuales para el Aeropuerto Internacional El Dorado, con el fin de comparar, la huella acústica con las dos configuraciones presentadas anteriormente; en otras palabras el antes y después de la actualización de los procedimientos aéreos implementados por AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre de 2022 y que permitiera una visualización general de la población posiblemente afectada producto del cambio operacional.

El ejercicio de modelación realizado por la ANLA descrito en el párrafo anterior, se incluyó en el análisis de la Sub-medida 7, correspondiente a la medida 5 "Análisis de Resultados en las estaciones de monitoreo pertenecientes al SVCA", donde se compararon los contornos de 65dB LDN modelados para las operaciones aéreas realizadas en diciembre de 2022 y enero de 2023 con el área de influencia del proyecto, así:
"(…)
Ver ***Figura 53. Área de influencia de proyecto definida en la Resolución 1728/2021 Vs. Contorno de 65dB LDN modelado con las operaciones aéreas del mes de diciembre del año 2022 /Fuente:*** *Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA/Pág. 399 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

"(…)
Ver Figura 54. Área de influencia de proyecto definida en la Resolución 1728/2021 Vs. Contorno de 65dB LDN modelado con las operaciones aéreas del mes de enero del año 2023/Fuente: *Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA/Pág. 400 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Evidenciando que, con los nuevos procedimientos aéreos, se observa un traslado o desplazamiento e incremento de la huella acústica hacia la ciudad de Bogotá, que es un área mayormente poblada, con respecto al área de influencia del proyecto definida en la Resolución 1728 de 2021 y que a su vez da respuesta al aumento de PQRSD del expediente LAM0209 de sectores o zonas de Bogotá que antes no remitían este tipo de comunicaciones. Así mismo, se reconoce que el área de influencia del proyecto es dinámica, lo que obedece a mejorar los impactos ambientales y a la población expuesta, sin embargo, se identificó nueva población expuesta a impactos por ruido, llegando a barrios de la localidad Engativá como: El Encanto, San Joaquín, La Cabaña, Normandía Occidental, Normandía y Bosque Popular y, en la localidad de Fontibón barrios como: La Esperanza Norte; siendo así, la localidad de Engativá la más afectada con el cambio de trayectorias aéreas implementadas, así:
"(…)
Ver Figura 55. Nuevos barrios impactados por ruido, según comparativo contorno 65dB con el indicador LDN entre área de influencia definida en la Resolución 1728 de 2021 y el comportamiento de las operaciones aéreas del mes de enero de 2023 con los nuevos procedimientos aéreos y PBN vs los barrios incluidos en dicha curva.
Fuente: *Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA*
Pág. 401 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

Es por lo anterior, que la ANLA requiere a la AEROCIVIL para esta medida, que se compone de 3 sub-medidas, que:

- *Se presente una simulación predictiva cada vez que se determine un cambio o actualización de procedimiento aéreos, como el informado por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2023051002-1-000 del 13 de marzo de 2023, donde comunicó sobre la actualización de los procedimientos aéreos para el Aeropuerto Internacional el Dorado con fecha de publicación del 29 de diciembre de 2022, en el que indican lo siguiente: "Dicha justificación de actualización de procedimientos aéreos tiene como sustento la unificación y el concepto de procedimientos PBN, que, si bien la tecnología implementada para el desarrollo de los procedimientos se ha ejecutado en un 100%; la reconfiguración del espacio aéreo continuamente presenta actualizaciones en su eficiencia, seguridad operacional y criterios ambientales." (subrayado y cursiva fuera de texto)*

  Lo anterior, con el fin de tener las tener herramientas y evaluar los posibles impactos ambientales y a la población expuesta, antes de la implementación de cualquier tipo de modificación, actualización o cambio de procedimientos aéreos, teniendo claro que la ANLA no es competente en los cambios operacionales, pero si sobre los niveles de presión sonora que puede trascender el área de influencia proyecto, como se pudo evidenciar en el ejercicio de modelación del contorno de 65dB LDN y el aumento de PQRSD del expediente LAM0209, en localidades como: Suba, Usaquén y Barrios Unidos.

  Recalcando que la entrega de estas simulaciones predictivas, deben ser antes de la implementación de dichos cambios o actualizaciones, y deben contar con la socialización previa con la comunidad; así mismo, este requerimiento se hace teniendo en cuenta que el área de influencia es dinámica, sin embargo, esta debe propender siempre a mejorar, es decir su impacto ambiental y a la comunidad debe ser igual o menor, más nunca mayor.

- *Entregar el monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65 LDN a través de simulaciones acústicas anuales, de manera semestral, de tal forma que coincida con la entrega de cada ICA, y cuente con su respectiva revisión y análisis de este contorno de ruido, teniendo en cuenta, las dinámicas propias de la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado y que permita los diferentes análisis en la atención de PQRSD del expediente LAM0209, así:*

  - *ICA_17 (Análisis del primer semestre del año 2023) → Monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65DB LDN del periodo anual comprendido entre 1 de julio de 2022 al 30 de junio de 2023.*
  - *ICA_18 (Análisis del segundo semestre del año 2023) → Monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65DB LDN del periodo anual comprendido entre 1 de enero de 2023 al 31 de diciembre de 2023.*
  - *ICA_19 (Análisis del primer semestre del año 2024) → Monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65DB LDN del periodo anual comprendido entre 1 de julio de 2023 al 30 de junio de 2024.*
  - *ICA_18 (Análisis del segundo semestre del año 2024) → Monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65DB LDN del periodo anual comprendido entre 1 de enero de 2024 al 31 de diciembre de 2024*

MEDIDA 7. MEDIDAS DE CONTROL

En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, donde se incluyen las once (11) Sub-medidas con la siguiente información dentro del formato ICA 1A:

Sub-medida 1. *De obtener niveles de ruido ambiental que sobre pasen entre 5 a 10dBA el estándar máximo permisible por sector, se detallará por análisis espectral y/o grabación de audio, la identificación de fuentes sonoras por las cuales el nivel equivalente de presión sonora obtuvo dicha magnitud*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido
Dentro de los informes de monitoreo de ruido, en su capítulo 7. ANÁLISIS DE RUIDO AMBIENTAL/7.9. ANÁLISIS COMPARATIVO DE LÍMITES ESTABLECIDOS Y NIVELES DE RUIDO AMBIENTAL, se identifican las estaciones que presentaron niveles de presión sonora de + 10Dba Ld y Ln por encima de los límites que se establecen en la resolución para cada sector, estas diferencias pueden atribuirse a fuentes de ruido puntuales que aportan niveles significativos al promedio equivalente de presión sonora que se calcula para cada día de medición (LD y LN), dicha información se puede comprobar en el Anexo Digital 15 "análisis comparativo de límites establecidos y niveles de ruido ambiental." Correspondiente al informe de ruido ambiental de cada uno de los (6) meses reportados en este ICA ***(Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/ 3.2.1. Ruido Ambiental).***

Al revisar el contenido del capítulo 7.9 de análisis comparativo de límites establecidos y niveles de ruido ambiental de los informes de ruido ambiental correspondiente a los meses de julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2022, se indica:

7.9 ANÁLISIS COMPARATIVO DE LIMITES ESTABLECIDOS Y NIVELES DE RUIDO AMBIENTAL

En esta sección se analiza los niveles de ruido medidos en las dos jornadas LD y LN corregidos, donde se evalúa los límites que establece la Resolución 0627 del 2006, identificando las estaciones que presentaron niveles de presión sonora de +10 Dba LD y LN por encima de los límites que se establece la resolución para cada sector, adicional, para cada estación se calculó su respectivo porcentaje, tomando como datos de entrada el total de días que superaron los +10 dBA y el número de días que midió la estación.

Encontrando para cada mes la siguiente información:

Julio 2022
"(…)
Ver Tabla 15./ Pág. 403 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Para el mes de julio se identificaron estaciones que presentaron porcentajes significativos en la superación de los límites establecidos con diferencias superiores a +10 Dba. Puntualmente en la jornada nocturna se evidencian los porcentajes más altos del mes, donde encontramos las estaciones EMRI 2, 4, 5, 17, 29 y 33 en las cuales los niveles LN registraron diferencias superiores a +10 Dba LN respecto al límite establecido para el total de los días medidos. Para la jornada diurna, encontramos porcentajes menores en todas las estaciones, siendo EMRI 4 y 17 las estaciones con diferencias superiores reflejadas en sus porcentajes mensuales, estas diferencias pueden atribuirse a fuentes de ruido puntuales que aportan niveles significativos al promedio equivalente de presión sonora que se calcula para cada día de medición (LD y LN), dicha información se puede comprobar en el Anexo Digital 15. Análisis comparativo de límites establecidos y niveles de ruido ambiental.

Agosto 2022
"(…)
Ver Tabla 15./ Pág. 403 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Para el mes de agosto se identificaron estaciones que presentaron porcentajes significativos en la superación de los límites establecidos con diferencias superiores a +10 Dba. Puntualmente en la jornada nocturna se evidencian los porcentajes más altos del mes, donde encontramos las estaciones EMRI 2, 4, 5, 17, 29 y 33 en las cuales los niveles LN registraron diferencias superiores a +10 Dba LN respecto al límite establecido para el total de los días medidos. Para la jornada diurna, encontramos porcentajes menores en todas las estaciones, siendo EMRI 4 y 29 las estaciones con diferencias superiores reflejadas en sus porcentajes mensuales, estas diferencias pueden atribuirse a fuentes de ruido puntuales que aportan niveles significativos al promedio equivalente de presión sonora que se calcula para cada día de medición (LD y LN), dicha información se puede comprobar en el Anexo Digital 15. Análisis comparativo de límites establecidos y niveles de ruido ambiental.

Septiembre 2022
"(…)
Ver Tabla 15./ Pág. 403 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Para el mes de septiembre se identificaron estaciones que presentaron porcentajes significativos en la superación de los límites establecidos con diferencias superiores a +10 DBA. Puntualmente en la jornada nocturna se evidencian los porcentajes más altos del mes, donde encontramos las estaciones EMRI 2, 4, 5, 17, 29 y 33 en las cuales los niveles LN registraron diferencias superiores a +10 Dba LN respecto al límite establecido para el total de los días

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

medidos. Para la jornada diurna, encontramos porcentajes menores en todas las estaciones, siendo EMRI 4, 5 y 29 las estaciones con diferencias superiores reflejadas en sus porcentajes mensuales, estas diferencias pueden atribuirse a fuentes de ruido puntuales que aportan niveles significativos al promedio equivalente de presión sonora que se calcula para cada día de medición (LD y LN), dicha información se puede comprobar en el Anexo Digital 15. análisis comparativo de límites establecidos y niveles de ruido ambiental.

Octubre 2022
"(…)
Ver Tabla 15./ Pág. 404 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Para el mes de octubre se identificaron estaciones que presentaron porcentajes significativos en la superación de los límites establecidos con diferencias superiores a +10 Daba. Puntualmente en la jornada nocturna se evidencian los porcentajes más altos del mes, donde encontramos las estaciones EMRI 2, 4, 29 y 33 en las cuales los niveles LN registraron diferencias superiores a +10 Dba LN respecto al límite establecido para el total de los días medidos. Para la jornada diurna, encontramos porcentajes menores en todas las estaciones, siendo EMRI 4 y 17 las estaciones con diferencias superiores reflejadas en sus porcentajes mensuales, estas diferencias pueden atribuirse a fuentes de ruido puntuales que aportan niveles significativos al promedio equivalente de presión sonora que se calcula para cada día de medición (LD y LN), dicha información se puede comprobar en el Anexo Digital 15. Análisis comparativo de límites establecidos y niveles de ruido ambiental.

Noviembre 2022
"(…)
Ver Tabla 15./ Pág. 404 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Para el mes de noviembre se identificaron estaciones que presentaron porcentajes significativos en la superación de los límites establecidos con diferencias superiores a +10 Dba. Puntualmente en la jornada nocturna se evidencian los porcentajes más altos del mes, donde encontramos las estaciones EMRI 5, 17, 29 y 33 en las cuales los niveles LN registraron diferencias superiores a +10 Dba LN respecto al límite establecido para el total de los días medidos. Para la jornada diurna, encontramos porcentajes menores en todas las estaciones, siendo EMRI 10 y 17 las estaciones con diferencias superiores reflejadas en sus porcentajes mensuales, estas diferencias pueden atribuirse a fuentes de ruido puntuales que aportan niveles significativos al promedio equivalente de presión sonora que se calcula para cada día de medición (LD y LN), dicha información se puede comprobar en el Anexo Digital 15. Análisis comparativo de límites establecidos y niveles de ruido ambiental.

Diciembre 2022
"(…)
Ver Tabla 15./ Pág. 405 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Para el mes de diciembre se identificaron estaciones que presentaron porcentajes significativos en la superación de los límites establecidos con diferencias superiores a +10 dBA. Puntualmente en la jornada nocturna se evidencian los porcentajes más altos del mes, donde encontramos las estaciones EMRI 2, 4, 17, 29 y 33 en las cuales los niveles LN registraron diferencias superiores a +10 Dba LN respecto al límite establecido para el total de los días medidos. Para la jornada diurna, encontramos porcentajes menores en todas las estaciones, siendo EMRI 4 y 17 las estaciones con diferencias superiores reflejadas en sus porcentajes mensuales, estas diferencias pueden atribuirse a fuentes de ruido puntuales que aportan niveles significativos al promedio equivalente de presión sonora que se calcula para cada día de medición (LD y LN), dicha información se puede comprobar en el Anexo Digital 15. Análisis comparativo de límites establecidos y niveles de ruido ambiental.

Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencia que para el periodo del ICA 16, se evidencian niveles de ruido ambiental que sobrepasan entre 5 a 10 dBA y superior el estándar máximo permisible por sector, sin embargo, no se identifican las fuentes no se incluye dentro del documento el análisis espectral y/o grabación de audio por medio de la cual se logre la identificación de fuentes sonoras por las cuales el nivel equivalente de presión sonora obtuvo dicha magnitud.

Dado lo anterior, se requiere a la AEROCIVIL que se identifiquen y analicen las fuentes de ruido fijas y móviles puntuales, que indican en los análisis mensuales que aportan niveles significativos al promedio equivalente de presión sonora para cada periodo (diurno y nocturno); así mismo, que radiquen un análisis espectral y/o grabación de audio por medio de la cual se logre la identificación de fuentes sonoras por las cuales el nivel equivalente de presión sonora obtuvo dicha magnitud, para el periodo objeto del ICA_16,

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

aclarando igualmente que los siguientes ICA a entregar a esta Autoridad Nacional deben contener dichos análisis.

***Sub-medida 2**. De obtener diferencias de niveles de ruido ambiental vs ruido aeronáutico inferior a 3 dBA en sus magnitudes, se realizarán medidas referentes a disposiciones de ruido en el marco del RAC13 de las cuales pueden incluir la restricción operativa o asignación de nuevas franjas horarias con el sistema QC.*

> *Teniendo en cuenta los niveles diarios estimados para ruido ambiental y ruido aeronáutico, dentro del capítulo 6. ANÁLISIS DE APORTE ENERGÉTICO SONORO/6.1.1. ANÁLISIS MENSUAL DE APORTE DE RUIDO AERONÁUTICO AL RUIDO AMBIENTAL de los informes mensuales de correlación para el segundo semestre de 2022, se detalla la relación entre ambas magnitudes, detallando el porcentaje de días que presentaron diferencias menos a 3.0 Dba entre las dos tipologías de ruido. Este análisis se realiza en función de verificar las estaciones que presentan la relación más estrecha entre las demás fuentes sonoras y el ruido generado únicamente por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado. Ver Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/ 3.2.2. Informes Correlación.*

Durante la revisión de los informes de correlación, en el subtítulo 6.1.1. análisis de aporte aeronáutico al ruido ambiental de cada uno de los 6 meses presentados en el ICA_16 por la AEROCIVIL, se evidenció que el primer párrafo es común y luego para cada mes se tiene la tabla de porcentaje de diferencia de 3.0dBA entre ruido ambiental y ruido aeronáutico, así:

> *6.1.1. ANÁLISIS MENSUAL DE APORTE DE RUIDO AERONÁUTICO AL RUIDO AMBIENTAL*
>
> *Teniendo en cuenta los niveles diarios estimados para ruido ambiental y ruido aeronáutico, en este apartado se detalla la relación entre ambas magnitudes, detallando el porcentaje de días que presentaron diferencias menos a 3.0 Dba entre las dos tipologías de ruido. Este análisis se realiza en función de verificar las estaciones que presentan la relación más estrecha entre las demás fuentes sonoras y el ruido generado únicamente por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado. De tal forma, en la siguiente tabla, se podrán encontrar los porcentajes de días que presentaron diferencias inferiores a 3.0 Dba para cada estación y jornada de evaluación.*

Julio 2022
"(…)
*Ver **Tabla 22.**/ Pág. 406 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

> *Por consiguiente, las estaciones que presentaron más de la mitad de días con diferencias menores a 3.0 Dba entre ambos tipos de ruido, para la jornada diurna, fueron: EMRI 1, EMRI 5, EMRI 7, EMRI 11, EMRI 13, EMRI 15, EMRI 17, EMRI 21, EMRI 30 y EMRI 33. En esta misma jornada, las estaciones EMRI 13, EMRI 15, EMRI 17 y EMRI 30 registraron los porcentajes más altos de días con diferencias menores a 3.0 Dba, superando más del 80.6% de los días, con promedio de diferencias mensuales entre -1.5 Dba y -1.9 Dba. No obstante, en el Anexo Digital 8. Análisis mensual de aporte energético, se puede evidenciar as diferencias entre ambas tipologías de ruido de manera diaria y por cada estación, con su respectivo porcentaje de estaciones con diferencias menores a 3.0 Dba.*

Agosto 2022
"(…)
*Ver **Tabla 22.**/ Pág. 407 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

> *Por consiguiente, las estaciones que presentaron más de la mitad de los días con diferencias menores a 3.0 Dba entre ambos tipos de ruido, para la jornada diurna, fueron: EMRI 1, EMRI 2, EMRI 5, EMRI 7, EMRI 11, EMRI 13, EMRI 15, EMRI 17, EMRI 21, EMRI 30, EMRI 32 y EMRI 33. En esta misma jornada, las estaciones EMRI 7, EMRI 13, EMRI 15, EMRI 17 y EMRI 33 registraron los porcentajes más altos de días con diferencias menores a 3.0 Dba, superando más del 79.3% de los días, con promedio de diferencias mensuales entre -1.1 Dba y -2.5 Dba. No obstante, en el Anexo Digital 8. Análisis mensual de aporte energético, se puede evidenciar las diferencias entre ambas tipologías de ruido de manera diaria y por cada estación, con su respectivo porcentaje de estaciones con diferencias menores a 3.0 Dba.*

Septiembre 2022
"(…)

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

*Ver **Tabla 22.**/ Pág. 408 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

> *Por consiguiente, las estaciones que presentaron más de la mitad de días con diferencias menores a 3.0 Dba entre ambos tipos de ruido, para la jornada diurna, fueron: EMRI 1, EMRI 2, EMRI 7, EMRI 11, EMRI 13, EMRI 15, EMRI 17, EMRI 30, EMRI 32 y EMRI 33. En esta misma jornada, las estaciones EMRI 1, EMRI 13, EMRI 15, EMRI 17, EMRI 32 y EMRI 33 registraron los porcentajes más altos de días con diferencias menores a 3.0 Dba, superando más del 80.0% de los días, con promedio de diferencias mensuales entre -1.0 Dba y -5.7 Dba. No obstante, en el Anexo Digital 8. Análisis mensual de aporte energético, se puede evidenciar las diferencias entre ambas tipologías de ruido de manera diaria y por cada estación, con su respectivo porcentaje de estaciones con diferencias menores a 3.0 Dba.*

Octubre 2022
"(…)
*Ver **Tabla 22.**/ Pág. 409 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

> *Por consiguiente, las estaciones que presentaron más de la mitad de días con diferencias menores a 3.0 Dba entre ambos tipos de ruido, para la jornada diurna, fueron: EMRI 5, EMRI 7, EMRI 11, EMRI 13, EMRI 15, EMRI 30, EMRI 32 y EMRI 33. En esta misma jornada, las estaciones EMRI 5, EMRI 7, EMRI 13, EMRI 15, EMRI 32 y EMRI 33 registraron los porcentajes más altos de días con diferencias menores a 3.0 Dba, superando más del 70.0% de los días, con promedio de diferencias mensuales entre -1.4 Dba y -3.3 Dba. No obstante, en el Anexo Digital 8. Análisis mensual de aporte energético, se puede evidenciar las diferencias entre ambas tipologías de ruido de manera diaria y por cada estación, con su respectivo porcentaje de estaciones con diferencias menores a 3.0 Dba.*

Noviembre 2022
"(…)
*Ver **Tabla 22.**/ Pág. 410 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

> *Por consiguiente, las estaciones que presentaron más de la mitad de días con diferencias menores a 3.0 Dba entre ambos tipos de ruido, para la jornada diurna, fueron: EMRI 1, EMRI 2, EMRI 5, EMRI 7, EMRI 11, EMRI 13, EMRI 15, EMRI 25, EMRI 29, EMRI 30, EMRI 32 y EMRI 33. En esta misma jornada, las estaciones EMRI 5, EMRI 7, EMRI 13, EMRI 15, EMRI 30 y EMRI 33 registraron los porcentajes más altos de días con diferencias menores a 3.0 Dba, superando más del 70.0% de los días, con promedio de diferencias mensuales entre -1.4 Dba y -12.6 Dba. No obstante, en el Anexo Digital 8. Análisis mensual de aporte energético, se puede evidenciar las diferencias entre ambas tipologías de ruido de manera diaria y por cada estación, con su respectivo porcentaje de estaciones con diferencias menores a 3.0 Dba.*

Diciembre 2022
"(…)
*Ver **Tabla 20.**/ Pág. 411 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

> *Por consiguiente, las estaciones que presentaron más de la mitad de días con diferencias menores a 3.0 Dba entre ambos tipos de ruido, para la jornada diurna, fueron: EMRI 1, EMRI 2, EMRI 3, EMRI 5, EMRI 7, EMRI 11, EMRI 13, EMRI 15, EMRI 17, EMRI 21, EMRI 29, EMRI 30 y EMRI 33. En esta misma jornada, las estaciones EMRI 1, EMRI 5, EMRI 13, EMRI 15, EMRI 17, EMRI 30 y EMRI 33 registraron los porcentajes más altos de días con diferencias menores a 3.0 Dba, superando más del 70.0% de los días, con promedio de diferencias mensuales entre -1.3 Dba y -2.3 Dba. No obstante, en el Anexo Digital 8. Análisis mensual de aporte energético, se puede evidenciar las diferencias entre ambas tipologías de ruido de manera diaria y por cada estación, con su respectivo porcentaje de estaciones con diferencias menores a 3.0 Dba.*

En la revisión del anexo digital 8 de cada mes, se encuentra para cada EMRI y de forma diaria la diferencia de 3dB(A) entre el ruido ambiental y ruido aeronáutico, para el periodo diurno y luego el nocturno, donde se verificaron los valores de las tablas anteriores, a forma de ejemplo se toma la información del mes de diciembre de 2022, así:
"(…)
*Ver **Tablas/** Pág. 412 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencia que AEROCIVIL describe el porcentaje de diferencia para cada una de las estaciones EMRI entre niveles de ruido ambiental vs ruido aeronáutico inferior a 3 Dba para los

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido
periodo diurno y nocturno, sin embargo, a pesar de los resultados mensuales obtenidos, no se indican medidas referentes a disposiciones de ruido en el marco del RAC13 de las cuales pueden incluir la restricción operativa o asignación de nuevas franjas horarias con el sistema QC. *Por lo anterior, se requiere a la AEROCIVIL que radique de manera clara y concreta las medidas y/o disposiciones tomadas para las diferencias registradas de niveles de ruido ambiental versus ruido aeronáutico inferiores a 3dB para los periodos diurno y nocturno en el marco del RAC13 y el análisis respectivo, de si dichas diferencias deben ser incluidas en la restricción operativa o asignación de nuevas franjas horarias con sistema de cuota de ruido QC.* ***Sub-medida 3.*** *Mediante la elaboración de informes bimensuales para la autoridad ambiental pertinente por parte del contratista a cargo de las actividades de monitoreo, se tendrá control ambiental junto con los resultados obtenidos y que de esta manera sean evaluados a través de los indicadores establecidos.* *Se presentan informes mensuales de ruido por parte del contratista K2 ingeniería en los cuales se exponen los indicadores evaluados mediante las mediciones continúas realizadas mediante las estaciones del SVCA. Ver Anexo 3. Reporte de laboratorios / 3.2. Ruido/ 3.2.1. Ruido Ambiental.* *Este anexo fue revisado y analizado en la Sub-medida 2 correspondiente a la medida 4 de "Análisis de Resultados en las estaciones de monitoreo pertenecientes al SVCA", del plan de seguimiento y monitoreo, donde se evidencia informes mensuales y registros de mediciones de ruido ambiental y aeronáutico, con los registros de ruido aeronáutico que son remitidos a la ANLA se evidenciaron faltas totales y/o parciales en algunos días del periodo analizado en el Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento a PQRSD del expediente LAM0209, los cuales fueron indicados en el análisis del plan de seguimiento y monitoreo, en la Media 1 de "Localización de las medidas" específicamente en la Sub-medida 3 "La cantidad de equipos de medición y su localización deberán garantizar el cubrimiento de la totalidad del área de influencia los 365 días del año, lo cual deberá ser demostrado en los informes técnicos de operación y análisis de resultados", esta última sub-medida cuenta con su indicador, así:* *Operación del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental y sus módulos web de manera continua sobre el área de influencia directa y sobre las trayectorias de los procedimientos aéreos.* *La fórmula y la descripción para lectura del resultado de este indicador es la que se describe en la imagen a continuación; el resultado presentado por la AEROCIVIL para este indicador en el ICA 1A 2022-2, de la ficha del plan de seguimiento y monitoreo PSM-01 es del 100%, así:* *"(…)* *Ver **Tabla /** Pág. 413 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *La información presentada para el indicador anterior no describe los valores de la fórmula (numerador y denominador), con los cuales se obtienen el resultado de 100%; igualmente, esta Autoridad Nacional de acuerdo con las observaciones y evidencias encontradas e indicadas de la falta total y parcial de información para las diferentes EMRI del Sistema de vigilancia y control Ambiental, considera que el resultado de este indicador no puede ser del 100%. Por lo anterior, se requiere a la AEROCIVIL que los indicadores deben contener los valores numéricos para el cálculo de estos, así como una pequeña descripción de dichos valores y su resultado, por mes y uno consolidados para el periodo de análisis del ICA que se esté presentando.* ***Sub-medida 4.*** *Se deberán remitir informes semestrales relacionados con las actividades de verificación, calibración, mantenimiento preventivo y correctivo a las estaciones y al servidor central. Como componentes del SVCA* *Los informes de mantenimiento preventivo y correctivo de las estaciones de monitoreo de ruido utilizadas en el segundo semestre de 2022 se realizan con una frecuencia mensual. Ver Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.3. Mantenimientos*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

Este anexo fue revisado y analizado en la Sub-medida 1 correspondiente a la medida 4 de Garantizar las siguientes actividades en campo sobre la red de monitoreo de ruido pertenecientes al SVCA, donde se evidencia una carpeta por mes que contienen:

- *Julio 2022: Informe PDF y 11 Anexos digitales*
- *Agosto 2022: Informe Word y 11 Anexos digitales*
- *Septiembre 2022: Informe Word y 6 Anexos digitales*
- *Octubre 2022: Informe Word y 11 Anexos digitales*
- *Noviembre 2022: Informe Word y 8 Anexos digitales*
- *Diciembre 2022: Informe PDF y 11 Anexos digitales*

En cada uno de los informes se evidencia el programa de mantenimiento preventivo y correctivos de las estaciones que conforma en SVCA, los cuales se habían descritos, analizados y requeridos en la Medida 4 "Garantizar las siguientes actividades en campo sobre la red de monitoreo de ruido pertenecientes al SVCA", específicamente en la sub-medida 1 "Se realizarán visitas técnicas de mantenimiento a cada estación de monitoreo de ruido"

Así mismo, se evidenció que los equipos de calibración "pistófonos" (CAL-01-Db con series 34554782, 34554783 utilizados para el periodo del ICA 16 (1/julio/2022 al 31/diciembre/2022), para la calibración de los sonómetros de cada una de las estaciones EMRI, se vencieron el 26 de junio de 2021, por lo tanto, las calibraciones efectuadas en el periodo correspondiente al ICA_16 (segundo semestre de 2022), se realizaron con equipos vencidos en su calibración de fabrica que es bianual; así mismo, se evidencia diferencia en las fechas de calibración de los equipos entre los anexos presentados por la AEROCIVIL en el ICA 16 de:

- *Anexo 3. Reporte de Laboratorios/ 3.3. Mantenimientos. Los informes de mantenimiento poseen sus respectivos anexos adicionales, el ANEXO DIGITAL 3 de cada informe proporciona el Formato FOM503 en donde se puede visualizar lo expuesto*
- *Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/ 3.2.1. Ruido Ambiental.*

"(…)
Ver ***Tabla 3. Seriales de los equipos****/ Pág. 414 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Sub-Medida 5. *Se deberán remitir informes técnicos de resultados para todas las normativas aplicadas que cumplan con la información mínima requerida en el Artículo 21 de la Resolución 0627 de 2006 del MADS*

Para el periodo de reporte se cumple con el requerimiento, los informes mensuales de ruido presentan todas las características mínimas establecida dentro de la Res.627 de 2006 (Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/ 3.2.1. Ruido Ambiental). El contenido requerido se distribuye como se describe a continuación:

1. ***Fecha de la medición, hora inicio y de finalización:*** *Anexo Digital 5 de los informes mensuales de ruido ambiental. Y numeral 4.6.1. "Res. 627 de 2066 – horarios establecidos" del mismo informe.*
2. ***Responsable del informe:*** *Contratista y Aerocivil.*
3. ***Ubicación de medición:*** *Numeral 4.5.2. "Estaciones de monitoreo". Del informe de ruido ambiental*
4. ***Propósito de la medición:*** *Numeral 3 "objetivos" del informe de ruido ambiental.*
5. ***Norma utiliza:*** *Numeral 4.6 "Normatividad y legislación vigente del ruido".*
6. ***Tipo de instrumentación utilizado:*** *Numeral 4.5.1 "componentes del SVCA".*
7. ***Equipos de medición utilizado (incluyendo números de serie):*** *Consultar Anexo Digital 1 "Descripción Técnica de Equipos"*
8. ***Datos de calibración:*** *Consultar Anexo Digital 11 "Certificados Sonómetros"*
9. ***Procedimiento de medición utilizado:*** *Numeral 4.5.2. "Estaciones de monitoreo"*
10. ***En caso de no ser posible la medición del ruido residual, las razones por las cuales no fue posible apagar la fuente:*** *No aplica.*
11. ***Condiciones predominantes:*** *Numeral 4.5.2. "Estaciones de monitoreo"*
12. ***Condiciones atmosféricas (dirección y velocidad del viento, lluvia, temperatura, presión atmosférica, humedad). Informe de ruido ambiental****: Numeral 5 "Análisis de meteorología".*
13. ***Resultados numéricos y comparación con la normatividad aplicada****: Numeral 7 "Análisis de ruido ambiental"*
14. ***Descripción de los tiempos de medición, intervalos de tiempos de medición y de referencia, detalles del muestreo utilizado:*** *Numeral 4.5.7 "Tiempos de medición y parámetros acústicos de análisis.*
15. ***Variabilidad de las fuentes****: Numeral 6 "Resultados operacionales y de procedimientos de abatimiento de ruido".*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

16. ***Descripción de fuentes**: Numeral 4.5.2. "Estaciones de monitoreo"*
17. ***Reporte de memoria de cálculo:** Numeral 8 "Incertidumbre de la medición"*
18. ***Conclusiones y recomendaciones.** Numeral 9.*
19. ***Croquis detallado que muestre la posición de las fuentes de sonido, objetos relevantes y puntos de observación y medición**: Anexo Digital 2 "Fichas técnicas de Instalación EMRI'S."*
20. ***Copia de los certificados de calibración**: Anexo Digital 11. "Certificados Sonómetros"*

Cada uno de los puntos descritos para el cumplimiento de esta sub-medida por parte de la AEROCIVIL, se revisan encontrando:

1. ***Fecha de la medición, hora inicio y de finalización:** Anexo Digital 5 de los informes mensuales de ruido ambiental. Y numeral 4.6.1. "Res. 627 de 2066 – horarios establecidos" del mismo informe.*

El anexo digital 5, contiene un archivo Excel con información de cada estación EMRI con datos diarios de ruido ambiental para el horario diurno y nocturno, con la siguiente información: LD'; LI; KI; KT; LD; Lmax; L90; L10; SEL; LN'; LI; KI; KT; LN; Lmax; L90; L10; SEL; LDN; LPEAK.

Los pantallazos a continuación se tomaron con la carpeta de mes de diciembre de 2022
"(…)
*Ver **Tabla**/ Pág. 415 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

2. ***Responsable del informe:** Contratista y Aerocivil.*

Todos los informes de monitoreo de ruido ambiental y operacional en su portada tienen a la AEROCIVIL y a K2 Ingeniería que se asume como el contratista

3. ***Ubicación de medición:** Numeral 4.5.2. "Estaciones de monitoreo". Del informe de ruido ambiental*

Cada uno de los informes_RA de los meses de julio a diciembre de 2022, en el numeral 4.5.2 Estaciones de monitoreo, contienen información relacionada a la ubicación de cada una de las estaciones EMRI, lo cual, fue descrito en la media 1 Localización de las medidas, específicamente en la Sub-medida 1 "Medición de niveles de presión sonora mediante veinte (20) estaciones de monitoreo ruido continuo inteligentes georreferenciadas por pertinencias de macro y micro localización del proyecto"

4. ***Propósito de la medición:** Numeral 3 "objetivos" del informe de ruido ambiental.*

El numeral 3 del informe_RA de cada mes presenta los objetivos, así:

> *"3. OBJETIVOS*
>
> *3.1 OBJETIVO GENERAL*
> *Presentar los resultados del monitoreo de ruido ambiental y datos operacionales dentro del marco del Sistema de Vigilancia y Control ambiental (SVCA) del Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C., correspondientes al mes de julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre del año 2022.*
>
> *3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS*
> *• Presentar los niveles de ruido ambiental monitoreados en cada una de las estaciones que componen el SVCA.*
> *• Evaluar y analizar los datos operacionales y de abatimiento de ruido del Aeropuerto Internacional El Dorado.*
> *• Analizar los niveles de ruido ambiental respectivos con los umbrales estipulados en la Resolución Nacional 627/06 del MAVDT.*
> *• Realizar un análisis estadístico de los datos monitoreados y determinar el comportamiento de los niveles de ruido.*
> *• Identificar la incertidumbre de los niveles de presión sonora continuos equivalentes referentes a las emisiones de ruido ambiental para cada una de la jornada de evaluación.*

5. ***Norma utiliza:** Numeral 4.6 "Normatividad y legislación vigente del ruido".*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido
El numeral 6 de cada uno de los informes _RA mensuales, contienen un subtítulo para Resolución 0627 del 2006, donde incluyen una tabla con los horarios diurno y nocturno, establecidos en el artículo 2, así mismo, contiene textual la tabla 2 del artículo 17 de Estándares máximos permisibles de niveles de ruido ambiental, expresados en decibeles Db(A) *(…)* *6 NORMATIVIDAD Y LEGISLACIÓN VIGENTE DE RUIDO* *4.6.1 Resolución 627 de 2006 – MAVDT* *(…)* *4.6.2 Normativa internacional UNE ISO 1996: Acústica. Descripción, medición y evaluación del ruido ambiental* *La metodología para realizar el cálculo de ruido ambiental se fundamenta en la norma internacional UNE ISO 1996, "Acústica. Descripción, medición y evaluación del ruido ambiental", la cual se divide en dos partes:* *• Parte 1: "Cantidades básicas y evaluación de procedimientos". Se detallan las magnitudes básicas y métodos de evaluación del ruido en el medio ambiente.* *• Parte 2: "Determinación de los niveles de presión sonora". Se centra en los métodos para determinar los niveles de presión sonora para diferentes tipos de fuentes y la definición de la incertidumbre asociada a la medida. La UNE ISO 1996 – 1:2016 y UNE ISO 1996 – 2:2017 tienen por fundamento la respuesta potencial a la molestia que se causa a partir del ruido y por ello definen términos correctores para ajustar, penalizar y corregir ruidos con características determinadas y que ocasionan una molestia específica. Partiendo de ellos, incorporan el término de "Nivel de evaluación", sobre el cual se comparan los estándares máximos permisibles a partir de lo cual se determina que el cumplimiento no se realiza por medio de la medición neta, sino con el nivel obtenido a partir de ella más los correctores añadidos para estimar la molestia* *(…)* 6. ***Tipo de instrumentación utilizado:*** *Numeral 4.5.1 "componentes del SVCA".* *En este se describen los módulos de hardware y software que componen el SVCA* 7. ***Equipos de medición utilizado (incluyendo números de serie):*** *Consultar Anexo Digital 1 "Descripción Técnica de Equipos"* *Este es un documento en PDF, que contienen información de 3 equipos, 1). Estaciones meteorológicas, no contienen número de serial, 2). Sonómetro Inteligente CUBE, contiene una tabla con las especificaciones técnicas del equipo, no contienen seriales y, c). Calibradores CAL21 01Db-metravib contienen números seriales y fecha de calibración del 26/06/2019, así:* *En la revisión de la información mencionada por AEROCIVIL, se evidencia que el anexo digital 1, en las 6 carpetas por mes, contienen un archivo PDF de descripción técnica de equipos, con la misma información, donde se describe para las estaciones de meteorológicas, sonómetro inteligente y calibradores.* *En este archivo de descripción de los equipos de medición, en el subtítulo 1.1.3 Calibradores CAL21 01Db-metravib, indica lo siguiente:* *El calibrador utilizado es suministrado por la marca 01Db – Metravib, es un equipo compacto y ligero para la calibración de sonómetros de alta precisión. Al ser Clase 13, es apto para calibrar sonómetros Clase 1 y Clase 2, con micrófonos de 1" ó ½". El calibrador manejado dispone de un sensor que detecta la presión atmosférica y corrige la amplitud de la señal de salida, de forma que el nivel sonoro sea constante. Utiliza una sola frecuencia de verificación 1 kHz y un solo nivel sonoro de 94 Db.* *"(…)* *Ver* ***Figura 3.****/ Pág. 417 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *A continuación, son Descritos en detalle técnico cada uno de los tipos de calibradores empleados durante la ejecución del presente proyecto. En la tabla siguiente se resumen los números de serial de la instrumentación en cuestión:*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

"(…)
*Ver **Tabla 3**/ Pág. 417 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

8. ***Datos de calibración:** Consultar Anexo Digital 11 "Certificados Sonómetros"*

En este anexo hay 26 pestañas con estaciones EMRI con los datos de calibración, sin embargo, las fechas de estas no coinciden con lo presentado en la Sub-medida 1 correspondiente a la medida 4 de Garantizar las siguientes actividades en campo sobre la red de monitoreo de ruido pertenecientes al SVCA.

9. ***Procedimiento de medición utilizado:** Numeral 4.5.2. "Estaciones de monitoreo"*

Numeral descrito en el punto 3 "ubicación de medición" del presente informe técnico establecido por el artículo 21 de la Resolución 0627 de 2006.

10. ***En caso de no ser posible la medición del ruido residual, las razones por las cuales no fue posible apagar la fuente:** No aplica.*

No aplica

11. ***Condiciones predominantes**. Numeral 4.5.2. "Estaciones de monitoreo"*

Numeral descrito en el punto 3 "ubicación de medición" del presente informe técnico establecido por el artículo 21 de la Resolución 0627 de 2006.

12. ***Condiciones atmosféricas** (dirección y velocidad del viento, lluvia, temperatura, presión atmosférica, humedad). Informe de ruido ambiental: Numeral 5 "Análisis de meteorología".*

Cada uno de los informes mensuales presentados por el AEROCIVIL en el ICA_16, contiene un título de análisis de meteorología con: intensidad de lluvia, temperatura, humedad relativa, velocidad y dirección del viento.

13. ***Resultados numéricos y comparación con la normatividad** aplicada: Numeral 7 "Análisis de ruido ambiental"*

El numeral 7 de análisis de ruido ambiental, fue revisado en las Sub-medida 1 de la medida 2 "Garantizar las siguientes características de las estaciones de monitoreo de ruido inteligente pertenecientes a la red de monitoreo del SVCA", donde se analizan los niveles de ruido ambiental para los periodos diurno y nocturno, por localidades (Fontibón, Engativá y Suba), son Funza y en la zona interna del Aeropuerto El Dorado, comprados con los estándares máximos permisibles de ruido ambiental para cada una de las estaciones y según los usos de suelo.

14. ***Descripción de los tiempos de medición, intervalos de tiempos de medición y de referencia, detalles del muestreo utilizado:** Numeral 4.5.7 "Tiempos de medición y parámetros acústicos de análisis.*

Al revisar el contenido de este numeral se encuentra:

4.5.7 Tiempos de medición y parámetros acústicos de análisis Como se mencionó anteriormente, las estaciones de monitoreo de ruido inteligentes que componen la red del SVCA, realizan monitoreo continuo 24 horas al día, 7 días a la semana. El tiempo de integración de los sonómetros está dado en intervalos de 500 ms. Los parámetros acústicos de medida establecidos para la presente evaluación se siguen de los términos de referencia definidos por la Autoridad Ambiental:

Nivel corregido de presión sonora continúo equivalente ponderado A (LRAeq):

Son los niveles de presión sonora continuos equivalentes corregidos por impulsividad, tonalidad, condiciones meteorológicas, horarios, tipos de fuentes y receptores. Los niveles corregidos de presión sonora continua

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

equivalentes ponderados en A, LRAeq, son los que se comparan con los estándares máximos permisibles de ruido ambiental descritos en la resolución 627 del 2006 y se calculan y se calculan según:

$$L_{RA(x),T} = L_{A(x),T} + (K_I, K_T, K_R, K_S)$$

Donde,

LA(X) T: es el nivel de presión sonora continuo equivalente
KI: es un ajuste realizado por impulsos, expresado en Dba
KT: es un ajuste realizado por tono y contenido de la información, expresado en Dba
KR: es un ajuste realizado por hora del día, expresado en Dba
KS: es un ajuste realizado para cierta clasificación de fuentes y situaciones, por ejemplo, para bajas frecuencias, este factor es expresado en Dba

Se debe tener en cuenta que las correcciones KR y KS, aunque están definidas en la normativa, no se aplican para este estudio en específico. Esto se debe a que el análisis realizado se presenta en niveles LD y LN, y se calcula con mediciones continuas de ruido. De igual forma, la corrección por clasificación de fuentes no se pone en práctica ya que los componentes espectrales del ruido aeronáutico no son únicamente en baja frecuencia.

Por lo tanto, se aplica la corrección de tipo tonal, garantizando una evaluación asertiva de las componentes en frecuencia más relevantes.

Nivel sonoro para jornada completa (LDN):

Indicador ponderado de LD y LN. Se calcula de acuerdo a la ISO 1996, es decir de la siguiente manera:

$$LDN = 10 \times \mathrm{Log}_{10}\left(\frac{1}{24} \times \left(14 \times 10^{\left(\frac{L_D}{10}\right)} + 10 \times 10^{\left(\frac{L_N + 10}{10}\right)}\right)\right)$$

Donde,

LD [dBA]: Nivel equivalente para el periodo diurno, sin ajustes por tonos e impulsos.
LN [dBA]: Nivel equivalente para el periodo nocturno, sin ajustes por tonos e impulsos.

Nivel sonoro del percentil 90 (L90):

El percentil 90 (L90) es el valor de nivel sonoro correspondiente al ruido de fondo cuando no es posible aislar la fuente determinada de medición. Este descriptor representa el nivel excedido durante el 90% del tiempo de la medición.

15. ***Variabilidad de las fuentes:*** *Numeral 6 "Resultados operacionales y de procedimientos de abatimiento de ruido".*

    v. *RESULTADOS OPERACIONALES Y DE PROCEDIMIENTOS DE ABATIMIENTO DE RUIDO*

    vi. *CANTIDAD DE OPERACIONES AÉREAS*

La información de este numeral es la misma en los informes RA de los seis meses correspondientes al ICA 16, para este concepto técnico se pasó la información del informe_RA_Diciembre.

Teniendo en cuenta que la configuración operacional y la cantidad de operaciones afecta directamente los niveles de ruido aeronáuticos registrados en el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental, se realizó el conteo de las operaciones del mes de diciembre de 2022 en cada una de las cabeceras de pista. De esta formar se pudo obtener trazabilidad en el monitoreo de ruido y correlación más acertada frente a las dinámicas de los niveles de ruido aeronáutico y la operación del aeródromo.

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

También se realizó el conteo de las operaciones aéreas realizadas por cada pista, mostrando los valores totales del periodo de análisis en la Tabla 7. La pista 13L y 13R realizaron el 87.6% de las operaciones de despegues y aterrizajes realizada en el Aeródromo, mientras que el 12.4% restante se llevaron a cabo en las pistas 31L y 31R.

"(…)
*Ver **Tabla 7**/ Pág. 419 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

c. ANÁLISIS DE ABATIMIENTO Y ALTITUD DE PROCEDIMIENTOS AÉREOS

La información de este numeral es la misma en los informes RA de los seis meses correspondientes al ICA 16, para este concepto técnico se pasó la información del informe_RA_Diciembre.

Para el análisis de altitud de las operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, se tuvo en cuenta los procedimientos de atenuación de ruido, rutas de aproximación, rutas de despegue, procedimientos de aproximación y despegue de aeronaves, y los horarios de operación, descritos en el AIP – SKBO del Aeropuerto Internacional El Dorado.

En este caso se tomó el procedimiento despegue para el análisis de altitud, puesto que las aeronaves usan sus motores a máxima potencia para poder despegar, generando un alto nivel de ruido por lo cual es necesario aplicar el procedimiento de abatimiento de ruido del AIP – SKBO a las rutas que se dirijan a la ciudad de Bogotá D.C, en los horarios de 05:00 a 23:59; ya que de 00:00 a 04:59 SKBO realiza todas sus operaciones aéreas hacia el municipio de Funza. Asimismo, no se tienen en cuenta la operación de aeronaves por parte de la Fuerza Aérea, Ejército Nacional, Armada Nacional y Policía Nacional de Colombia debido al alcance y objetivo misional con el que cuenta la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

El análisis de altitud y abatimiento de ruido es realizado a las aeronaves que despegan por la Pista 13L (Pista Norte) y 13R (Pista Sur) en configuración oriente, es decir que realizan su operación en sentido occidente a oriente y sobrevolando la ciudad de Bogotá D.C. La Ilustración 20 muestra la configuración oriente de las pistas del Aeropuerto Internacional El Dorado.

En condiciones normales de operación (la superficie de la pista esta seca o mojada con acción buena de frenado), la configuración oriente será la preferida en el horario de 05:00 a 23:59 HL para la pista Norte y horario 05:00 a 22:01 HL para la pista sur, cuando las condiciones meteorológicas y de operación de sean favorables, la configuración de pistas pasa de configuración oriente a configuración occidente, la Ilustración 20 e Ilustración 21 muestra la configuración de las pistas del Aeropuerto Internacional El Dorado.

"(…)
*Ver **ilustraciones 20 y 21**/ Págs. 420-421 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

A. PUNTOS DE EVALUACIÓN Y CONTROL

En la selección de los puntos de evaluación y control, se tomó en cuenta que estuvieran en las rutas de los procedimientos de despegue SID y SID-RNAV (GNSS) y además estuviesen acorde a los procedimientos de abatimiento de ruido del AIP – SKBO. Los puntos seleccionados fueron:

- *Estación de monitoreo EMRI 33, que se encuentra cerca al viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) de las aeronaves que siguen procedimientos SID-RNAV RW13L.*
- *Estación de monitoreo EMRI 2 que está a 370 metros del marcador VURKO anteriormente ROMEO, donde las aeronaves empiezan el viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) siguiendo procedimientos SID y de abatimiento de ruido RW13L.*
- *Estación de monitoreo EMRI 30, que se encuentra cerca al viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) de las aeronaves que siguen procedimientos SID-RNAV RW13R.*
- *Estación de monitoreo EMRI 3 que está a 370 metros del marcador KOLMU, donde las aeronaves empiezan el viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) siguiendo procedimientos SID y de abatimiento de ruido RW13R.*

En la Ilustración 22 se observa con ayuda de Google Earth, la ubicación de las estaciones de referencia EMRI 2, EMRI 3, EMRI 30 Y EMRI 33 en la ciudad de Bogotá junto a los marcadores VURKO Y KOLMU, y las rutas de salida descriptas en el AIP – SKBO para los procedimientos SID Y SID-RNAV (GNSS) de despegue. Las rutas de salida de la pista norte (13L) pasan sobre las estaciones EMRI 33, EMRI 2 y el marcador VURKO, mientras que las rutas de salida de la pista sur (13R) pasan sobre las estaciones EMRI 30, EMRI 3 y el marcador KOLMU.
"(…)

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

*Ver **Ilustración 22**/ Pág. 422 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

En la Ilustración 23, se observa las rutas de salida de operación en el Aeropuerto Internacional El Dorado registradas por el sistema SVCA, en donde se aprecian las rutas desarrolladas por cada aeronave en el procedimiento de despegue con dirección oriente y que son evaluadas por las estaciones de monitoreo EMRI 2, EMRI 3, EMRI 30 y EMRI 33.

"(…)
*Ver **Ilustración 23**/ Pág. 422 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

***Descripción de fuentes:** Numeral 4.5.2. "Estaciones de monitoreo"*

Numeral descrito en el punto 3 del presente informe técnico establecido por el artículo 21 de la Resolución 0627 de 2006.

***Reporte de memoria de cálculo:** Numeral 8 "Incertidumbre de la medición"*

Se presenta informe mensual de incertidumbre para:

- *INCERTIDUMBRE TÍPICA COMBINADA DEBIDO A LA CADENA DE INSTRUMENTACIÓN (ΔSLM)*
- *INCERTIDUMBRE TÍPICA DEBIDO A LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS (ΔMET)*
- *INCERTIDUMBRE TÍPICA COMBINADA DEBIDO A LAS CONDICIONES DE FUNCIONAMIENTO (ΔSOU)*
- *INCERTIDUMBRE TÍPICA DEBIDO AL RUIDO RESIDUAL (ΔRES)*
- *INCERTIDUMBRE TÍPICA COMBINADA*
- *INCERTIDUMBRE DE MEDICIÓN EXPANDIDA*

De esta última medición expandida, se presenta por usos de suelo y ubicación de las estaciones EMRI un comparativo de incertidumbre para las jornadas diurna y nocturna, para el cual, se tomó como ejemplo el informe del mes de diciembre de 2022, así:

"(…)
*Ver **Ilustración 54, 55, 56, 57** / Págs. 423-425 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

***Conclusiones y recomendaciones.** Numeral 9.*

Se presentan conclusiones en cada informe_RA mensual de los meses de julio a diciembre de 2022, presentados en el ICA16, para el Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 se toma como ejemplo de conclusiones del informe del mes de diciembre de 2022, donde se indica:

i. CONCLUSIONES

En relación a lo expuesto en el informe, se identifica que existen diferentes fuentes de emisión de ruido comprendido como ruido ambiental en la jornada diurna y nocturna, con niveles que están por encima del límite máximo permisible. Atribuido por las diferentes actividades socioeconómicas de cada sector, aportando de manera significativa en la propagación y aumento de ruido. Es importante señalar que la actividad aeronáutica no es la causante principal de sobrepasar estos niveles, puesto que incluso las zonas con menor flujo aéreo presentan niveles de ruido lo suficientemente altos para estar por encima de los niveles máximos establecidos.

Los niveles de ruido ambiental obtenidos en el mes de diciembre del 2022, con promedios mensuales corregidos y ponderados (A), para cada estación que componen el SVCA, presentaron un cumplimiento de acuerdo a lo establecido en la Resolución 0627 de 2006 del MADS del 52.4% comprendiendo de manera general los diferentes sectores de acuerdo a cada zona y las actividades propias de cada sector, considerando todas las fuentes generadoras de ruido para la jornada diurna.

Por otro lado, en los periodos nocturnos se obtuvieron niveles de ruido que en su gran mayoría registraron niveles que superaron los máximos establecidos por la normativa, este comportamiento se pudo confirmar para las áreas monitoreadas de las localidades de Fontibón, Engativá, Suba y Funza. No obstante, para el sector

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

industrial (interior del aeropuerto) se presentó un cumplimiento del 91.1% para la jornada diurna, y un 47.6% para la jornada nocturna de acuerdo a lo establecido en la Resolución 0627 de 2006 del MADS.

En un análisis más detallado referente a los datos recopilados por el SVCA se tiene en cuenta que:

- *Para las localidades de Fontibón, Engativá, Suba y el municipio de Funza comprendidas como sectores de zona rural y urbana presentan un porcentaje de cumplimiento nulo en la jornada nocturna para la gran mayoría de estaciones, es decir, que presentan valores superiores a los límites máximos, considerando que alrededor de las estaciones que comprenden estas zonas existen diferentes fuentes de emisión de ruido ambiental, cabe aclarar que las estaciones que presentaron un mayor porcentaje de datos por debajo de los límites establecidos para la jornada nocturna fueron EMRI 25, 27 y 32 con porcentajes de 100%, 92% y 100% respectivamente.*
- *Para las estaciones al interior del Aeropuerto Internacional El Dorado, durante la jornada diurna, se obtuvieron niveles de ruido ambiental superiores a 63 Dba LD. Respecto a la jornada nocturna se obtuvieron niveles de ruido ambiental superiores a 62 Dba LN. Esto se debe a que, la configuración y parámetros de medición de las estaciones EMRI 13, 15, 19 y 20 no se caracterizan por medir ruido ambiental, dichas estaciones presentan características de medición cercanas a una tipología de ruido de inmisión, ya que se encuentran al interior de una zona industrial.*

De acuerdo a los niveles de ruido ambiental en ambas jornadas, se identificó que, las estaciones de monitoreo que se encuentran en las zonas comerciales, rurales y urbanas, reportaron valores significativos, por lo que se puede llegar a concluir, que si bien, el epicentro del SVCA es identificar las diferentes fuentes, la aeronáutica civil no es la principal generadora de emisiones de ruido. En relación a esto se obtuvo que:

- *En la localidad de Engativá la mayoría de estaciones registraron niveles nocturnos que en promedio superaron los 50 Dba, 55 Dba, y 70 Dba, estando por encima de los distintos límites establecidos para los diferentes sectores y sub sectores. A diferencia de la jornada nocturna, en la jornada diurna algunas estaciones registraron un porcentaje de cumplimiento significativo como lo fueron EMRI 18 y EMRI 1 con el mayor porcentaje de cumplimiento alcanzado en esta localidad correspondiente al 87.1% (EMRI 1) y 51.6% (EMRI 18) respectivamente. Por otro lado, la estación EMRI 33, presento el porcentaje más bajo de cumplimento en el mes, siendo un porcentaje nulo (0%) para la jornada diurna y nocturna.*
- *La localidad de Fontibón, presentó un porcentaje de cumplimiento mayor en la jornada diurna en la mayoría de estaciones de esta localidad, con el porcentaje más alto de cumplimiento del 100% en EMRI 25 y 32. Para la jornada nocturna las estaciones EMRI 25, 27 y 32 presentaron los porcentajes más significativos, correspondientes a un 100% (EMRI 25), 92% (EMRI 27) y un 100% (EMRI 32), dichos porcentajes representan la cantidad de datos de ruido por debajo de los límites establecidos por la Resolución 0627 de 2006.*
- *La estación EMRI 34 ubicada en la localidad de Suba, en la jornada nocturna presentó un cumplimiento nulo (0%), y para la jornada diurna registró un porcentaje de cumplimiento del 96.8% para el total de días evaluados, esto se debe a que la mayoría de fuentes de ruido cercanas a la zona reducen considerablemente la emisión sonora que generan para esta jornada.*
- *En la localidad de Funza, en la jornada nocturna, la gran mayoría de las estaciones presentaron niveles por encima del máximo establecido, por otro lado, la estaciones EMRI 11 y 24 registraron un porcentaje de cumplimiento significativo para la jornada diurna de 35.3% y 83.9% respectivamente para el total de los días evaluados. No obstante, las demás estaciones, durante todo el mes superan el estándar máximo establecido por la Resolución 0627 de 2006. Cabe mencionar que los resultados entregados están sujetos a la respectiva evaluación teniendo en cuenta los valores de incertidumbre asociados para cada uno de los días transcurridos en el mes de diciembre.*

Respecto a los resultados de operaciones aéreas desarrolladas en el Aeropuerto Internacional el Dorado, se identificaron y analizaron diferentes conclusiones con referencia a los datos capturados y procesados en el Capítulo 6 del presente informe.

- *Con la reactivación del sector aéreo en el territorio colombiano, el regreso de vuelos internacionales y las temporadas operacionales, hicieron aumentar el promedio de operaciones aéreas diarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado en un 2.0% comparando los meses de noviembre de 2022 y diciembre de 2022. Con esta disminución de operaciones el aeropuerto realizó aproximadamente el 91.6% de las operaciones aéreas que realizaba antes del Estado de emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social a causa de la pandemia derivada del coronavirus COVID-19.*
- *Actualmente el Aeropuerto Internacional El Dorado opera aproximadamente al 55% de su capacidad máxima de operaciones aéreas que puede llegar a realizar por las pistas norte y sur.*
- *Durante aproximadamente 64 horas en el mes de diciembre de 2022, el Aeropuerto Internacional El Dorado cambio la configuración operacional de las pistas en determinadas franjas horarias de la jornada diurna entre las 10:00 horas y 19:00 horas, de configuración oriente a configuración occidente, debido al cambio*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

en las condiciones meteorológicas, específicamente la dirección y velocidad del viento, ya que la componente de viento transversal excedió los 15 nudos y en otras ocasiones la componente del viento de cola excedió los 5 nudos.

- *De acuerdo al seguimiento de las operaciones realizadas entre las 05:00am y 06:59am el 99.93% tuvieron una cuota de ruido inferior a la restricción establecida en la Resolución 801 del 22 de abril de 2022.*
- *El 99.3% de las operaciones áreas de despegue en configuración oriente, volaron por encima del umbral mínimo de altitud establecidos en el manual de abatimiento de ruido y en las cartas de salida normalizada SID, descritos en el AIP AD 2 SKBO del Aeropuerto Internacional El Dorado.*

Croquis detallado que muestre la posición de las fuentes de sonido, objetos relevantes y puntos de observación y medición: *Anexo Digital 2 "Fichas* 252*ntendí*252 *de Instalación EMRI'S."*

Se encuentra una imagen del croquis de ubicación de cada estación EMRI, para lo cual, se tomó como ejemplo la imagen de la EMRI_10 del informe de ruido ambiental del mes de septiembre de 2022.

"(…)
Ver ***Ilustración*** */ Pág. 427 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Copia de los certificados de calibración: *Anexo Digital 11. "Certificados Sonómetros"*

Numeral descrito en el punto 8 del presente informe técnico establecido por el artículo 21 de la Resolución 0627 de 2006.

Una vez revisados los anexos correspondientes a cada uno de los 20 puntos que hacen parte del artículo 21 de la Resolución 0627 de 2006, sobre el contenido mínimo de los informes técnicos de las mediciones de emisión de ruido y ruido ambiental, esta Autoridad Nacional encontraron las siguientes observaciones:

- *En el anexo digital 1 de descripción técnica de equipos, que las estaciones meteorológicas, no contienen número de serial ni fecha de calibración. Los Sonómetros Inteligentes CUBE, contiene una tabla con las especificaciones técnicas del equipo, pero no contienen seriales ni fechas de calibración. Los pistófonos o Calibradores CAL21 01Db-metravib contienen números seriales y fecha de calibración de fabrica del 26/06/2019, esta última debe hacerse en fabrica cada 2 años, encontrándose vencidas del junio de 2021, por lo cual, las calibraciones realizadas en los mantenimientos preventivos y/o correctivos a los sonómetros, puede no ser efectiva.*

- *Con respecto a las calibraciones de fábrica de los sonómetros, en el anexo indicado hay 26 pestañas para cada EMRI con los datos de calibración, sin embargo, las fechas de estas no coinciden con lo presentado en la medida 4 "Garantizar las siguientes actividades en campo sobre la red de monitoreo de ruido pertenecientes al SVCA", específicamente en la sub-medida 1 "Se realizarán visitas técnicas de mantenimiento a cada estación de monitoreo de ruido"*

- *El manual de abatimiento de ruido está relacionado con la altitud de las operaciones aéreas, en puntos específicos, que para el Aeropuerto El Dorado, según los informes de ruido ambiental, son evaluadas por las estaciones de monitoreo EMRI 2, EMRI 3, EMRI 30 y EMRI 33, para los procedimientos de despegue hacia el oriente de las pistas, sin embargo, en los informes de ruido ambiental indicados para esta medida, no se identifica la cantidad de operaciones aéreas que volaron por debajo de la definido para la atenuación de ruido de esta terminal aérea.*

- *En las conclusiones, se evidencian resultados de excedencias de ruido ambiental como (…) "un porcentaje de cumplimiento nulo en la jornada nocturna para la gran mayoría de estaciones, es decir, que presentan valores superiores a los límites máximos, considerando que alrededor de las estaciones que comprenden estas zonas existen diferentes fuentes de emisión de ruido ambiental" (…) En la localidad de Engativá la mayoría de estaciones registraron niveles nocturnos que en promedio superaron los 50 Dba, 55 Dba, y 70 Dba, estando por encima de los distintos límites establecidos para los diferentes sectores y sub sectores. A diferencia de la jornada nocturna, en la jornada diurna algunas estaciones registraron un porcentaje de cumplimiento significativo como lo fueron EMRI 18 y EMRI 1 con el mayor porcentaje de cumplimiento alcanzado en esta localidad correspondiente al 87.1% (EMRI 1) y 51.6% (EMRI 18) respectivamente. (…), sin embargo, no hay*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

descripción detallada de las otras fuentes de emisión para cada una de las EMRI que pueden ser las causantes de las excedencias de ruido ambiental identificadas mes a mes

***Sub-medida 6**. Los informes deberán incorporar análisis del ruido asociado específicamente a las operaciones aéreas, análisis por tipo de ruido (tonal), ruido ambiental global LRAeq, análisis de aportes, tendencia del medio y demás que se consideren pertinentes."*

*"Los resultados obtenidos, por medio del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA) para el análisis del ruido aeronáutico en el periodo de reporte, permiten registrar las variaciones de los niveles de ruido aeronáutico de cada evento asociado a la operación aérea del aeródromo. Por tal motivo, la metodología usada para el análisis de ruido se basa en el cálculo de niveles de ruido continuos equivalentes para las jornadas diurnos y nocturnos, establecidas en la normativa internacional**. Ver Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/ 3.2.2. Informes de correlación"***

El anexo indicado "Anexo 3 Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/ 3.2.2. Informes de correlación" contiene una carpeta por mes de julio a diciembre de 2022, cada una de las cuales contiene un informe_CR y una carpeta de anexos con 8 carpetas de anexos digitales.

Los informes_CR de cada mes, contienen la información de los análisis estadísticos de niveles de ruido aeronáutico, donde indican:

"5.1.1 ANÁLISIS ESTADÍSTICOS DE NIVELES DE RUIDO AERONÁUTICO

Los niveles diarios, por jornada, se calculan a partir de cada uno de los eventos aeronáuticos que suceden a lo largo de ambas jornadas. No obstante, debido a las dinámicas alternantes de la operación aérea, existen días que presentan una operación aérea distinta, lo cual puede generar un desplazamiento de niveles de ruido en las tendencias representativas de cada estación de monitoreo.

Por tal motivo, la presentación de los resultados se basa en analizar la trazabilidad de los niveles de ruido aeronáuticos e identificar las distribuciones de estos en periodos diarios. De esta forma, se puede dar un concepto mensual y general del comportamiento de los niveles de ruido aeronáutico.

La representación de los histogramas se basa en los niveles de presión sonora equivalentes diurnos, los cuales a su vez son calculados a partir de los niveles de exposición sonora registrados para cada uno de los eventos aeronáuticos, a fin de poder analizar el comportamiento acústico respecto a periodos de tiempo como: horario diurno y nocturno, tal como lo expresa las normativas internacionales (ISO 1996-2:2017. Acústica. Descripción, medición y evaluación del ruido ambiental: Determinación de los niveles de ruido).

"(…)
Ver Fórmula/ Pág. 429 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Donde:

- *T es el número de horas que conforman la jornada diurna o nocturna, según el análisis requerido.*
- *SELn, son el total de eventos sonoros únicos aeronáuticos por cada estación (EMRI) y detectados en el tiempo T.*

De esta forma se puede calcular el nivel de presión sonora continuo equivalente generado por las actividades aéreas procedentes del Aeropuerto Internacional El Dorado, y evaluado en el tiempo establecido según la Resolución 0627 de 2006 para la jornada diurna y nocturna."
(…)

Cada uno de los informes por mes, presentan un análisis de niveles de ruido aeronáutico para: a). Sector de Engativá, b). Sector de Fontibón, c) Municipio de Funza d) Sector Aeropuerto El Dorado y, e) Sector Suba. Teniendo en cuenta el objetivo del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento por el aumento de las peticiones, quejas reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRSD de la zona norte de la Ciudad de Bogotá desde enero de 2023, se toman como ejemplo el informe del mes de diciembre de 2022, para el sector Engativá, Fontibón y sector Suba, así:

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

5.1.2 NIVELES DE RUIDO AERONÁUTICO SECTOR ENGATIVÁ

Las estaciones de mediciones de ruido inteligentes (EMRI) ubicadas dentro de la localidad de Engativá son identificadas de la siguiente manera; tres (3) estaciones ubicadas en los costados norte de la pista norte del aeródromo y cuatro (4) en el área suroriental.

En cuanto a las estaciones en la zona norte de la pista norte, la estación identificada como EMRI 28, se encuentran a una distancia de aproximadamente 700 metros de la estación EMRI 13 en dirección noroccidente, ubicándose en el barrio Los Laureles. La estación EMRI 8 se encuentra a una distancia de 600 metros al noroccidente de la cabecera 31R de la pista norte, cabe aclarar que esta esta estación tiene las características que recomienda la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), descritas en el Anexo 16, Volumen I, realizando un cubrimiento y monitoreo a los niveles de ruido ambiental y aeronáutico que puedan ser dispersos a lo largo del costado de la pista norte, además, la estación EMRI 18 se encuentra ubicada a una distancia de 2.3 km de la cabecera 31R en dirección nororiente, exactamente en el barrio Santa Helena de Bogotá.

No obstante, en el área suroriental de la cabecera 31R, se encuentras posicionadas cuatro estaciones de monitoreo, donde si incluye una de criterio OACI. La estación EMRI 1, se encuentra ubicada en dirección suroriental, a una distancia aproximada de 1.1 km en vía recta a la cabecera 31R, exactamente en la zona industrial y hotelera alrededor del Aeropuerto Internacional El Dorado. A una distancia de 700 metros en dirección suroriente de la estación anteriormente descrita, se encuentras EMRI 33, ubicada bajo la línea de trayectoria de operaciones de aproximación o despegue sobre la cabecera 31R con una distancia de 1.7 km en vía recta y posicionada en el barrio Torrecampo. Consecuente a la estación EMRI 33, se encuentra la estación de criterio OACI EMRI 2, ubicada en dirección suroriente de la cabecera 31R, a una distancia de 2.8 km de dicha cabecera y configurada según las recomendaciones descritas por la OACI en el ANEXO 16, Volumen I. Para finalizar, la estación EMRI 10, se encuentra ubicada en el barrio Bosque Popular presentando una distancia de 4.1 km a la cabecera 31R. No obstante, esta estación permite monitorear los niveles de ruido aeronáutico sobre las trayectorias de aterrizaje o despegue que se realicen sobre la cabecera 31L/R.

JORNADA DIURNA

Por medio del monitoreo diario, se calculó el nivel de ruido aeronáutico equivalente para la jornada diurna, la cual se establece entre las 7:01 a 21:00 hora local. De esta forma poder realizar un análisis diario y en jornadas horarias los niveles de presión sonora emitidos por la actividad aérea del aeródromo en cuestión. Con cada uno de los niveles equivalentes diarios del mes, por jornada, se logró identificar las tendencias de los niveles de ruido continuos equivalentes en las estaciones de este sector, como se puede ver en la Ilustración 7

"(…)
*Ver **Ilustración 7**/ Pág. 431 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

- *En la ilustración anterior, se pueden observar los resultados obtenidos en las áreas del cono de aproximación de la pista norte colindante con la localidad de Engativá. Las estaciones EMRI 1, EMRI 2 y EMRI 33, registraron los niveles promedio del mes más altos, estimando magnitudes de: 70.7 Dba LD, 64.3 Dba LD y 65.9 Dba LD, respectivamente. Teniendo en cuenta que el mayor incremento en el nivel promedio mensual fue de 0.6 Dba (EMRI 1) en relación al mes de noviembre.*

- *Por otro lado, las estaciones EMRI 10 y EMRI 18 registraron niveles promedio mensuales de ruido aeronáutico menores a 58.6Dba LD (EMRI 18), de lo cual se puede inferir una reducción en los niveles mensuales de 0.3 Dba en EMRI 18, respecto al mes pasado. Si bien existe una diferencia de resultados se observa una menor cantidad de operaciones detectadas en la estación EMRI 18 para el mes de diciembre en comparación a noviembre, registrando una reducción de 904 operaciones.*

(…)

Con el fin de comparar la información de ruido aeronáutico remitida por la AEROCIVIL a la ANLA de las EMRI_1, 2, 8, 10, 18, 28 y 33 ubicadas en la localidad de Engativá, se observan a continuación los niveles de presión sonora para el horario diurno, para el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, aclarando que las líneas rectas, indican falta información de registros, la EMRI_10 es la única fuera del área de influencia, así mismo, la EMRI_01 desde el 22 de febrero de 2023, cambió su ubicación a un sector fuera del área de influencia, sin previo aviso a esta Autoridad Nacional, traslado que evidencia niveles de presión sonora más bajos, desde la fecha indicada, así:

"(…)

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

*Ver **Figura 56. Niveles diarios de presión sonora continuo equivalente día (LAeq D) registrados por las EMRI 1, 2, 8, 10, 18, 28 y 33 ubicadas en la localidad de Engativá entre el 01/07/2022 al 18/05/2023***
***Fuente:** Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA. Procesamiento y diagramación "Tablero de control Dorado". Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales y grupo de seguimiento de ANLA/Pág. 432 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

JORNADA NOCTURNA

Por medio del monitoreo diario, se calculó el nivel de ruido aeronáutico equivalente para la jornada nocturna, la cual se establece entre las 21:01 a 07:00 hora local. De esta forma, se puede analizar de manera diaria los niveles de presión sonora emitidos por la actividad aérea del aeródromo en cuestión. Después de obtener cada uno de los niveles de ruido continuos equivalentes para la jornada nocturna, se calculó la media y mediana como descriptores estadísticos del nivel medio de ruido aeronáutico mensual.

"(…)
*Ver **Ilustración** / Pág. 432 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

- *Se puede observar en la Ilustración 10 los resultados obtenidos para las estaciones en la zona de Engativá. EMRI 1, EMRI 2 y EMRI 33, los cuales registraron los niveles promedio mensuales más altos durante el mes de diciembre, con magnitudes mensuales de 68.2 Dba LN, 61.6 Dba LN, hasta 63.7 Dba LN, esto representó una reducción de 1.3 Dba para el nivel mensual de EMRI 1 en comparación con el mes de noviembre. Este fenómeno se debe a la localización de las estaciones de monitoreo, las cuales registran los niveles más altos en cercanías al cono de aproximación de la cabecera 31R. De tal forma, la medida de ruido depende de la cercanía del receptor a la fuente generadora del evento aéreo.*

- *Las estaciones localizadas al costado de la pista norte: EMRI 10 y EMRI 18 registraron un nivel promedio mensual de ruido aeronáutico menor a 57.0 Dba LN en EMRI 18, esto permite inferir que los niveles nocturnos disminuyen en 0.6 Dba aproximadamente (EMRI 18), en relación a los registros para el último mes de evaluación. La diferencia de resultados, en comparación a las estaciones que cubren el cono de aproximación, se debe a la sombra acústica generada por las construcciones aledañas al momento de la aproximación o decolaje, lo que genera un registro de niveles de ruido aeronáutico inferiores en comparación con las estaciones ubicadas en cercanías a los conos de aproximación.*

(…)

Con el fin de comparar la información de ruido aeronáutico remitida por la AEROCIVIL a la ANLA de las EMRI_1, 2, 8, 10, 18, 28 y 33 ubicadas en la localidad de Engativá, se observan a continuación los niveles de presión sonora para el horario nocturno, para el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, aclarando que las líneas rectas, indican falta información de registros, la EMRI_10 es la única fuera del área de influencia, así mismo, la EMRI_01 desde el 22 de febrero de 2023, cambió su ubicación a un sector fuera del área de influencia, si previo aviso a esta Autoridad Nacional, traslado que evidencia niveles de presión sonora más bajos, desde la fecha indicada, así:

"(…)
*Ver **Figura 57. Niveles diarios de presión sonora continuo equivalente noche (LAeq N) registrados por las EMRI 1, 2, 8, 10, 18, 28 y 33 ubicadas en la localidad de Engativá entre el 01/07/2022 al 18/05/2023***
***Fuente:** Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA. Procesamiento y diagramación "Tablero de control Dorado". Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales y grupo de seguimiento de ANLA/Pág. 433 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

5.1.3 NIVELES DE RUIDO AERONÁUTICO SECTOR FONTIBÓN

Las estaciones de mediciones de ruido inteligentes (EMRI) ubicadas dentro de la localidad de Fontibón son identificadas de la siguiente manera; tres estaciones ubicadas en los costados de la pista sur del aeródromo, de tal forma que la estación identificada como EMRI 32, se encuentran a una distancia de aproximadamente 350 metros de la estación EMRI 15 en dirección suroccidente, ubicándose en el barrio Las Brisas. La estación EMRI 27 se encuentra ubicada a 250 metros del centro de la pista sur y a 700 metros de la cabecera 31L más concretamente en el barrio El Refugio, la estación EMRI 7 se encuentra a una distancia de 400 metros al suroccidente de la cabecera 31L de la pista sur, cabe aclarar que esta esta estación tiene las características que recomienda la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), descritas en el Anexo 16, Volumen I , estas estaciones hacen cubrimiento y monitoreo a los niveles de ruido ambiental y aeronáutico que puedan ser dispersos a lo largo del costado de la pista sur.

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

No obstante, en el área sur oriental de la cabecera 31L, se encuentras posicionadas cuatro (4) estaciones de monitoreo, donde se incluye una de criterio OACI. La estación EMRI 30, se encuentra ubicada en dirección suroriental, a una distancia aproximada de 1.3 km en vía recta a la cabecera 31L, exactamente en el barrio Veracruz de Fontibón. A una distancia de 500 metros en dirección nororiente de la estación anteriormente descrita, se encuentras EMRI 21, ubicada bajo la línea de trayectoria de operaciones de aproximación o despegue sobre la cabecera 31L con una distancia de 1.2 km en vía recta y posicionada en el barrio La Rosita. Consecuente a la estación EMRI 21, se encuentra la estación EMRI 25, también posicionada bajo la línea de sobrevuelo de operaciones y a una distancia de 700 metros en dirección suroriente de la estación EMRI 21, por consiguiente a una distancia mayor de 1.8 km de la cabecera 31L.Para finalizar, la estación de criterio OACI EMRI 3, se encuentra ubicada en dirección suroriente de la cabecera 31L, a una distancia de 2.8 km de dicha cabecera y configurada según las recomendaciones descritas por la OACI en el Anexo 16, Volumen I.

JORNADA DIURNA

Los niveles medios de ruido aeronáutico mensuales, en la jornada diurna, que se calcularon para cada una de las estaciones que integra el área de monitoreo para la localidad de Fontibón son los siguientes:

"(…)
*Ver **Ilustración 13**/ Pág. 434 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Es de señalar que la ilustración indica Niveles diurnos de ruido aeronáutico – Localidad de Fontibón – (Noviembre -2022), en el informes de correlación del mes de diciembre de 2022.

En la Ilustración 13, se puede observar un rango de variabilidad promedio de los niveles diurnos para las estaciones ubicadas en la localidad de Fontibón que varía entre los 60.2 dBA LD hasta 67.3 dBA LD. Si bien los niveles diarios en las estaciones presentaron gradualidad en las tendencias de incremento y decremento de los niveles diurnos calculados, las estaciones que presentaron el nivel mensual más alto fueron; EMRI 21 y EMRI 3 con niveles promedio de 67.3 dBA LD y 64.9 dBA LD. El nivel mensual más bajo se registró en EMRI 32 y EMRI 23, con un promedio mensuales inferior a 61.4 dBA LD.

Por otro lado, las estaciones EMRI 21, EMRI 30 y EMRI 3 registraron las tendencias de niveles diurnos más altos del mes de diciembre. Esto se debe principalmente a la ubicación de las estaciones, las cuales se encuentran bajo el área del cono de aproximación de la cabecera 31L. De igual forma, el comportamiento de la estación ubicadas en el costado de la pista sur: EMRI 7 registró niveles promedio mensuales inferiores a 64.2 dBA LD, logrando un aumento de 0.9 dBA en el promedio mensual en comparación al mes pasado.

(…)

Con el fin de comparar la información de ruido aeronáutico remitida por la AEROCIVIL a la ANLA de las EMRI_3, 7, 21, 23, 25, 27, 30 y 32 ubicadas en la localidad de Fontibón, se observan a continuación los niveles de presión sonora para el horario diurno, para el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, aclarando que las líneas rectas, indican falta información de registros y la EMRI_23 es la única fuera del área de influencia del proyecto, así:

"(…)
*Ver **Figura 58. Niveles diarios de presión sonora continuo equivalente día (LAeq D) registrados por las EMRI 3, 7, 21, 23, 25, 27, 30 y 32 ubicadas en la localidad de Fontibón entre el 01/07/2022 al 18/05/2023***
***Fuente:** Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA. Procesamiento y diagramación "Tablero de control Dorado". Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales y grupo de seguimiento de ANLA/Pág. 435 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

JORNADA NOCTURNA

Los niveles medios de ruido aeronáutico mensuales, en la jornada nocturna, que se calcularon para cada una de las estaciones que integra el área de monitoreo para la localidad de Fontibón son los siguientes:

"(…)
*Ver **Ilustración 17**/ Pág. 435 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

La estación que registró los niveles nocturnos más altos a lo largo del mes fue EMRI 32, la cual presentó el nivel promedio mensual más alto, con un nivel mensual de 63.6 dBA, LN también se observa una tendencia de

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

reducción en los niveles nocturnos evidenciado por una disminución de 0.8 dBA respecto al mes de diciembre. Las estaciones EMRI 3 y EMRI 23, ambas ubicadas dentro del área del cono de aproximación registraron niveles promedio mensuales inferiores a 56.0 dBA LN.

Las estaciones que registraron los niveles de ruido nocturnos inferiores a 61.1 dBA LN fueron: EMRI 3, EMRI 23, EMRI 25 y EMRI 30. La variabilidad de las líneas de tendencia en la Ilustración 17 no presenta variaciones relevantes a lo largo del mes. No obstante, se puede comprobar que, durante la segunda semana, los niveles de ruido en las estaciones EMRI 3, EMRI 23 y EMRI 25 disminuyeron paulatinamente. Además, se logró identificar la noche con mayor nivel nocturno del mes para la localidad de Fontibón, el día 1 de diciembre en la estación EMRI 32 se registró un nivel de 64.8 dBA LN.

Con el fin de comparar la información de ruido aeronáutico remitida por la AEROCIVIL a la ANLA de las EMRI_3, 7, 21, 23, 25, 27, 30 y 32 ubicadas en la localidad de Fontibón, se observan a continuación los niveles de presión sonora para el horario nocturno, para el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, aclarando que las líneas rectas, indican falta información de registros, así:

"(…)
*Ver **Figura 59. Niveles diarios de presión sonora continuo equivalente noche (LAeq N) registrados por las EMRI 3, 7, 21, 23, 25, 27, 30 y 32 ubicadas en la localidad de Fontibón entre el 01/07/2022 al 18/05/2023***
***Fuente:** Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA. Procesamiento y diagramación "Tablero de control Dorado". Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales y grupo de seguimiento de ANLA/Página 436 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

5.1.6 NIVELES DE RUIDO AERONÁUTICO SECTOR SUBA

La estación de medición de ruido inteligente (EMRI) ubicada en los alrededores del barrio Niza-Antigua, está identificada con las siglas EMRI 34. Este equipo realiza el monitoreo las 24 horas, los 7 días de la semana en un radio de 750 metros de alcance. Por medio de esta estación y en enlace con el radar del aeródromo, se puede conocer exactamente los niveles generados, tanto de ruido ambiental como de ruido aeronáutico.

JORNADA DIURNA

Los niveles diarios de ruido aeronáutico del mes para la jornada diurna, y que se calcularon para la estación que integra el área de monitoreo para la localidad de Suba son los siguientes:

"(…)
*Ver **Ilustración 35**/ Pág. 437 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

- *Como se puede observar en la Ilustración 35, la tendencia de los niveles de ruido a lo largo del mes de diciembre contiene un comportamiento variante en la jornada diurna, lo cual indica una dinámica diferente en los niveles de ruido generados por la actividad aérea en la zona cercana a la estación EMRI 34. El día que se registró el nivel más alto de ruido para la jornada diurna fue el 23 de diciembre, con un nivel de 57.4 Dba LD respectivamente. Lo cual indica que el comportamiento de los niveles de ruido producto de la operación aérea presentó un aumento de 2.7 Dba respecto al nivel diario más alto del mes anterior.*

(…)

Con el fin de comparar la información de ruido aeronáutico remitida por la AEROCIVIL a la ANLA de la EMRI_34, que es la más cercana a los sectores de mayor remisión de PQRSD del expediente LAM0209 para el periodo de análisis del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento, se observan a continuación los niveles de presión sonora para el periodo diurno, para el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, donde se observa falta de información desde el 07/09/2022 al 24/11/2022 (línea recta), así como cumplimiento de los estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido en dB(A), para uso de suelo residencial para el periodo diurno (LAeq D = 65dB) y finalmente, los niveles de presión sonora desde enero de 2023 luego de la actualización de procedimientos aéreos implementados por la Aeronáutica Civil, fueron más bajos a los registrados en julio, agosto y diciembre de 2022, así:

"(…)
*Ver **Figura 60. Niveles diarios de presión sonora continuo equivalente día (LAeq D) registrados por la EMRI_34 ubicada en el barrio Niza Antigua de la localidad de Suba entre el 01/07/2022 al 18/05/2023***

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

Fuente: *Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA. Procesamiento y diagramación "Tablero de control Dorado". Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales y grupo de seguimiento de ANLA/ Pág. 437 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

JORNADA NOCTURNA

Los niveles diarios de ruido aeronáutico del mes para la jornada nocturna, y que se calcularon para la estación que integra el área de monitoreo para la localidad de Suba son los siguientes:
"(…)
Ver ***Ilustración 38****/ Pág. 438 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

- *Como se puede observar en la Ilustración 38, la tendencia de los niveles de ruido a lo largo del mes de diciembre contiene un comportamiento variante en la jornada nocturna, lo cual indica una dinámica normalizada en los niveles de ruido generados por la actividad aérea en la zona cercana a la estación EMRI 34. El día que se registró el nivel más alto de ruido para la jornada nocturna fue el 3 de diciembre, con niveles registrados de 55.3 Dba LN. Lo cual indica que el comportamiento de los niveles de ruido producto de la operación aérea presentaron un aumento en el nivel diario más alto para la jornada nocturna, el cual fue de aproximadamente 0.1 Dba."*

Con el fin de comparar la información de ruido aeronáutico remitida por la AEROCIVIL a la ANLA de la EMRI_34, que es la más cercana a los sectores de mayor remisión de PQRSD del expediente LAM0209 para el periodo de análisis del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento, se observan a continuación los niveles de presión sonora para el periodo nocturno, para el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, donde se observa falta de información desde el 07/09/2022 al 24/11/2022 (línea recta), así como cumplimiento de los estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido en dB(A), para uso de suelo residencial en el periodo nocturno (LAeq N = 55dB) y finalmente, los niveles de presión sonora desde enero de 2023 luego de la actualización de procedimientos aéreos implementados por la Aeronáutica Civil, fueron más bajos a los registrados en julio, agosto y diciembre de 2022, así:

"(…)
Ver ***Figura 61. Niveles diarios de presión sonora continuo equivalente noche (LAeq N) registrados por la EMRI_34 ubicada en el barrio Niza Antigua de la localidad de Suba entre el 01/07/2022 al 18/05/2023/Fuente:*** *Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA./Procesamiento y diagramación "Tablero de control Dorado". Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales y grupo de seguimiento de ANLA/ Pág. 439 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Durante la revisión de los anexos de los informes de correlación se evidencia un comparativo de ruido ambiental y ruido de operaciones aéreas por cada estación EMRI, por día, para las jornadas diurna y nocturna, para el mes que se esté revisando. Para el presente seguimiento de PQRSD se tomarán las imágenes y del mes de diciembre de 2022, de las estaciones EMRI_2 y EMRI_3, que cuentan con estandarización OACI, que se basa en el documento "Protección del medio ambiente" del Anexo 16 de la OACI, Volumen I, ubicadas en el costado oriental de las pistas del Aeropuerto El Dorado (Bogotá), así como la estación EMRI_34, que fue la más analizada para la atención de PQRS, por la ubicación y cercanía al sector norte de Bogotá, así:

EMRI_02: Donde se evidencia que el ruido de las operaciones aéreas tiene una tendencia superior al ruido ambiental tanto en la jornada diurna como en el nocturna, con diferencias muy bajas, igualmente se observa que los niveles de presión sonora superan los estándares máximos permisibles de emisión de ruido y ruido ambiental en ambas jornadas, siendo la diferencia más amplia en horario nocturno con respecto al ruido ambiental.

"(…)
Ver ***Figura 62. Correlación de niveles de ruido ambiental y operaciones (Diurno y Nocturno) EMRI 2 Fuente:*** *Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA. Procesamiento y diagramación "Tablero de control Dorado". Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales y grupo de seguimiento de ANLA/Pág. 439 y 440 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

EMRI_03: Donde se evidencia que el ruido de las operaciones aéreas tiene una tendencia superior al ruido ambiental en la jornada diurna, mientras que, en la jornada nocturna, la diferencia es muy estrecha, incluso hay días en los que el ruido ambiental es superior a ruido aeronáutico. En lo que respecta a los niveles de presión sonora, se observa que el ruido aeronáutico supera los estándares máximos permisibles de emisión de ruido y ruido ambiental en ambas jornadas, siendo la diferencia más amplia en horario nocturno con respecto al ruido ambiental.

"(…)

Ver ***Figura 63. Correlación de niveles de ruido ambiental y operaciones (Diurno y Nocturno) EMRI 3/Fuente:*** *Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA./Procesamiento y diagramación "Tablero de control Dorado". Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales y grupo de seguimiento de ANLA/ Pág. 440-439 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

EMRI_34: En el horario diurno se evidencia que el ruido de las operaciones aéreas tiene una tendencia superior al ruido ambiental, con diferencias amplias, donde los niveles de ruido aeronáutico (Línea naranja) exceden los niveles de emisión de ruido en horario diurno (65dBA), así:

"(…)

Ver ***Figura 64. Correlación de niveles de ruido ambiental y operaciones (Diurno) EMRI 34/Fuente:*** *Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA./Procesamiento y diagramación "Tablero de control Dorado". Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales y grupo de seguimiento de ANLA/Pág. 441 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Sin embargo, se encuentra diferencia con las gráficas y valores del ruido aeronáutico presentados en el numeral 5.1.6 Niveles de ruido aeronáutico sector Suba, que se analizan con la EMRI_34 para el mes de diciembre de 2022, donde los niveles de emisión de ruido no exceden los 65dB(A), así:

"(…)

Ver ***Ilustración 35****/ Pág. 442 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023*

Por lo anterior, se hace comparación de los niveles de ruido aeronáuticos del mes de diciembre de 2022 con los registros enviados por la AEROCIVIL a la ANLA, para la EMRI_34, encontrando los siguientes resultados de ruido aeronáutico en el horario diurno, donde se observa que los niveles de ruido aeronáutico en la EMRI ubicada en la localidad de Suba, cumplen con los estándares máximos permisibles.

"(…)

Ver ***Figura 65. Niveles diarios de presión sonora continuo equivalente día (LAeq D) registrados por la EMRI_34 ubicada en el barrio Niza Antigua de la localidad de Suba entre el 01/12/2022 al 31/12/2022/ Fuente:*** *Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA./Procesamiento y diagramación "Tablero de control Dorado". Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales y grupo de seguimiento de ANLA/Pág. 442 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

En el horario nocturno se evidencia que el ruido de las operaciones aéreas tiene una tendencia superior al ruido ambiental, con diferencias mínimas; sin embargo en este horario también se encontró diferencia en las gráficas y valores del ruido aeronáutico de lo presentado en este anexo digital 2 y el numeral 5.1.6 Niveles de ruido aeronáutico sector Suba, que se analizan con la EMRI_34, ya que en los informe los niveles de ruido aeronáutico en el mes de diciembre de 2022 los niveles de emisión de ruido no exceden los 65dB(A), mientras en estas gráficas comparativas sí.

"(…)

Ver ***Figura 66. Correlación de niveles de ruido ambiental y operaciones (Nocturno) EMRI 34/Fuente:*** *Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA./Procesamiento y diagramación "Tablero de control Dorado". Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales y grupo de seguimiento de ANLA/Pág. 443 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido
Por lo anterior, nuevamente se hace comparación de los niveles de ruido aeronáuticos del mes de diciembre de 2022 con los registros enviados por la AEROCIVIL a la ANLA, encontrando diferencias ya que en estos últimos si cumple el estándar máximo permisible para el horario nocturno. *"(…)* *Ver* ***Figura 67. Niveles diarios de presión sonora continuo equivalente noche (LAeq N) registrados por la EMRI_34 ubicada en el barrio Niza Antigua de la localidad de Suba entre el 01/12/2022 al 31/12/2022/Fuente****: Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA./Procesamiento y diagramación "Tablero de control Dorado". Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales y grupo de seguimiento de ANLA/Pág. 443 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *De acuerdo con los resultados de ruido aeronáutico analizados para los sectores de Aeropuerto Internacional El Dorado, Fontibón, Engativá, Funza y Suba, se observa que algunos niveles de presión sonora exceden los estándares máximos permisibles, de manera constante en EMRI ubicadas dentro del área de influencia del proyecto, donde se reconoce un conflicto de uso de suelo, para lo cual, se tiene el plan de acción aprobado mediante la Resolución 801 del 22 de abril de 2022; sin embargo, en los informes y análisis no se detalla la correlación que existe entre las excedencias de emisiones de ruido aeronáutico y dichos conflictos de uso de suelo y si se tiene algún avance del mismo, durante el segundo semestre de 2022 correspondiente al ICA_16.* *Se encontró diferencia en las gráficas y valores del ruido aeronáutico de lo presentado en este anexo digital 2 y el numeral 5.1.6 Niveles de ruido aeronáutico sector Suba, que se analizan con la EMRI_34, ya que en los informes los niveles de ruido aeronáutico en el mes de diciembre de 2022 los niveles de emisión de ruido no exceden los 65dB(A), mientras en estas gráficas comparativas sí.* *Por lo anterior, se requiere a la AEROCIVIL que presente en sus informes no solo los valores que incluyen de ruido aeronáutico con sus excedencias en los niveles de presión sonora, sino que se analicen esos resultados con el uso de suelo de cada EMRI, agrupando por sector, donde se incluyan las faltas parciales o totales de información y se relacionen las excedencias de ruido con las acciones adelantadas o en proyección del plan de acción que busca solucionar el conflicto de uso de suelo existente dentro del área de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado.* ***Sub-Medida 7.*** *Presentar análisis de la aplicación de medidas de abatimiento de ruido sobre las trayectorias, perfiles de vuelo, trayectorias y gradiente de ascenso, en el marco de aplicación del Manual de Abatimiento de ruido y/o atenuación para el Aeropuerto Internacional El Dorado – SKBO.* *Teniendo en cuenta que la configuración operacional y la cantidad de operaciones afecta directamente los niveles de ruido aeronáuticos registrados en el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental, se realizó el conteo de las operaciones en el periodo de reporte en cada una de las cabeceras de pista. De esta formar se pudo obtener trazabilidad en el monitoreo de ruido y correlación más acertada frente a las dinámicas de los niveles de ruido aeronáutico y la operación del aeródromo.* ***Ver Anexo 3. Reporte de Laboratorios /3.2. Ruido/ 3.2.2. Informes Correlación"*** *Anexo que esta Autoridad Nacional revisó encontrando, una carpeta por mes (julio a diciembre de 2022), cada una de las cuales, contienen un informe PDF "Informe_CR_mes" que no incluye análisis de abatimiento, ni altitud de las operaciones, así mismo, una carpeta de anexos, cuyo contenido es de ocho anexos digitales.* *Evidenciando con lo anterior, que los anexos allí contenidos no reflejan acciones del manual de abatimiento de ruido, que en su mayoría están relacionadas con restricciones operativas como la cuota de ruido y, procedimientos operacionales como procedimientos PBN o procedimientos de ascenso continuo entre otros. En este anexo se evidencia la correlación de los niveles de presión sonora de cada operación aéreas identificada.* *Sin embargo, en la medida 5 "Análisis de Resultados en las estaciones de monitoreo pertenecientes al SVCA", específicamente en el Sub-medida 8 "Análisis de la aplicación de medidas de abatimiento de ruido sobre las trayectorias, perfiles de vuelo, trayectorias y gradiente de ascenso, en el marco de aplicación del*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido
Manual de Abatimiento de ruido y/o atenuación para el Aeropuerto Internacional El Dorado – SKBO", se analizó la información contenida en el subtítulo 6.2 Análisis de Abatimiento y Altitud de Procedimientos Aéreos, de los informes_RA, donde se dejó requerimiento relacionada a esta Sub-medida, así: *Se requiere a la AEROCIVIL que, dentro de los ICA, se detalle para las operaciones aéreas identificadas mensualmente por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido, las medidas de acción tomadas para mejorar y evitar que las aeronaves asciendan por debajo de lo establecido, permitiendo verificar que, con la identificación de dichas operaciones aéreas, el tipo de aeronave y aerolínea no sean repetitivos y constantes.* ***Sub-medida 8.*** *Presentar análisis de resultados en el nla de aplicación del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado por parte de los operadores aéreos.* *Las aerolíneas Aerosucre y LAS, para el periodo de reporte, realizaron la presentación de los informes de indicadores de gestión para la reducción de los niveles de ruido, sin embargo, la Aeronáutica Civil, aún no consolida de manera completa la información suministrada ya que se presentaron requerimientos por parte de esta entidad a las aerolíneas con el fin de presentar de manera integral la información pertinente respecto a estos indicadores de gestión. La Aeronáutica Civil, remitirá los informes a la Autoridad Ambiental una vez cuenten con concepto de conformidad.* ***Ver Anexo 4. Gestión Ambiental / 4.7. Reconversión de flota.*** *Este anexo fue revisado en la medida 10 del plan de manejo ambiental del medio abiótico, donde se evidenció que los anexos presentados no cumplen con un análisis de resultados de la aplicación del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado por parte de los operadores aéreos, aclarando que esta Sub-medida no es solo para las aerolíneas Aerosucre y Líneas Aéreas Sudamericanas, sino general para los operadores aéreos. Por lo anterior, se requiere a la AEROCIVIL presente el análisis de resultados por parte de los operadores aéreos de la aplicación del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado, el cual debe contener la información asociadas a las medidas tomadas con relación a los operadores y aeronaves que presenten infracciones recurrentes sobre los niveles de ruido presentes sobre dicho documento, lo anterior en línea con los dispuesto por el Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC 13 Régimen sancionatorio.* *Lo anterior toda vez que de acuerdo con la revisión de los niveles de ruido para el indicador Lmax reportados por la Aerocivil se pudo identificar que durante la fecha entre el 1/06/2022 al 18/05/2023 se reportaron en total un valor de 2064 eventos durante los cuales se presenta excedencias al límite propuesto en dicho documento. Ver siguiente figura.* *"(…)* *Ver ilustración Pág. 445 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *Ahora bien y de acuerdo a la distribución horaria donde se presenta mayores aportes respecto a las aeronaves que infringen el nivel de ruido objetivo, se evidencia que para los horarios nocturno entre 22:00 y 23:00 horas existe un aporte considerable de eventos fuera del rango, situación que preocupa toda vez que dicho periodo presenta un grado de sensibilidad considerable y es sobre el cual donde se debe presentar una especial atención respecto a la adecuada implementación de los procedimientos de atenuación de ruido.* *"(…)* *Ver ilustración Pág. 446 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* ***Sub-medida 9.*** *Presentar cronograma de puesta en marcha de la plataforma web de visualización en tiempo real de la red de monitoreo del SVCA, conocida como "Webmonitoring".*

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido

"Para el periodo de reporte se inician estudios y especificaciones técnicas para licitación pública y adjudicación de contrato que contempla este requerimiento y que se ejecutará durante el año 2023"

Sobre lo anterior, a través del radicado ANLA 2023051002-1-000 del 13 de marzo de 2023, la AEROCIVIL notificó sobre el proceso de contratación del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental a partir del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA), así como avances administrativos y contractuales para la operación del nuevo sistema en la vigencia 2022 al 2026, sobre lo cual, la ANLA solicitó información adicional y detallada del sobre la operación y funcionamiento del Centro de Monitoreo Aero Ambiental a través del radicado 20234000038541 del 4 de mayo, cuya respuesta es posterior al periodo de análisis del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento a PQRSD del expediente LAM0209.

Sub-medida 10. *Presentar los avances en la ejecución de la formulación, ejecución y seguimiento del Plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI, de conformidad con lo establecido en la Tabla 1 de la norma nacional de ruido asociado al área de influencia para el componente ruido definida por esta Autoridad y demás actividades relacionadas con su cumplimiento.*

"Para el periodo de reporte, se han ejecutado las tres primeras actividades del cronograma establecido dentro de la Res. 801 del 22 de abril de 2022, actividades que se han realizado acorde a los tiempos expuestos dentro del Artículo segundo de la resolución anteriormente mencionada y que son las siguientes:

1. *Formulación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa.*
2. *Solicitud de información a Entidades Oficiales.*
3. *Características acústicas de emisiones de ruido.*

Por otro lado, la Aeronáutica Civil realiza monitoreos mensuales de Ruido Aeronáutico y Ambiental en áreas de influencia directa del Aeropuerto El Dorado, siguiendo lo dispuesto en la Resolución 0627 del 2006 respecto a sectores y estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido.

Ver Anexo. 4. Gestión Ambiental/ 4.4. Control de calidad del aire y ruido/4.4.8. Avance Plan de Acción."

Anexo que esta Autoridad Nacional revisó, encontrando una carpeta con 7 archivos PDF. Evidenciando que el contenido de los archivos 1, 2, 4, 5 y 6 no corresponde a gestiones realizadas en el periodo de análisis del ICA 16 con radicado ANLA 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023, para el periodo julio a diciembre de 2022, los cuales, se detallaron en la medida 1 del plan de plan de manejo ambiental de la ficha PMA-01, en el numeral 5.3.1 del presente documento

DE dicha información presentada, se concluye que 5 de los 7 anexos presentados por la AEROCIVIL, para el cumplimiento de esta sub-medida, son de una temporalidad diferentes al periodo de análisis del ICA_16, que es del segundo semestre de 2022; así mismo, ninguno de los documentos da cuenta de avances en la ejecución de la formulación, ejecución y seguimiento del Plan de Acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo, descritos en las observaciones de la medida 1 del Plan de Manejo Ambiental. Sin embargo, dado el objetivo del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento a peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRSD, presentadas al expediente LAM0209, esta Sub-medida será analizada en el concepto general de la licencia ambiental.

Sub-medida 11. *Presentar un complemento de estudio de vibraciones de conformidad a la Resolución 1728 de 2021 – ANLA en el sentido de las siguientes actividades como metodología: (i) caracterización y cuantificación de predios y su estructura en la localidad de Fontibón y el municipio de Funza, (ii) incluir el método de monitoreo de vibraciones estructurales con identificación de vulnerabilidad, (iii) ejecución de monitoreo en el área determina de la localidad de Fontibón y el Municipio de Funza y. (iv) análisis y conclusiones de resultados.*

Para el periodo de reporte, se realizó la construcción del formato 8 para el contrato 22001399 H3 2022 cuyo objeto es "PRESTAR LOS SERVICIOS EN IMPLEMENTACIÓN Y OPERACIÓN DE UN CENTRO DE MONITOREO AÉREO AMBIENTAL A PARTIR DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE VIGILANCIA Y CONTROL AMBIENTAL PARA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO (VIGENCIAS FUTURAS)",

FICHA_PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido
en donde se expone como obligaciones específicas del contratita lo siguiente relacionado con este requerimiento: *"El contratista deberá realizar el complemento del estudio de vibraciones de conformidad a las disposiciones y obligaciones establecidas en la Resolución 1728 de 2021 por parte de la ANLA en el artículo décimo segundo con la metodología propuesta por dicha autoridad. Este estudio deberá ser presentado y resuelto de manera exitosa en la valoración y pronunciamiento que genere la ANLA frente al mismo para lo cual tendrá un máximo de seis (6) meses de ejecución entre adquisición de información, monitoreo, análisis de resultados y entrega de documento final."* ***Dicho contrato se adjudicará en el año 2023. Ver Anexo 4. Gestión Ambiental/4.8. Contratos.*** *Dicho anexo contiene un archivo en PDF, que es un formato de especificaciones técnicas cuyo objetivo es prestar los servicios en implementación y operación de un centro de monitoreo aéreo ambiental a partir de la operación del sistema de vigilancia y control ambiental para el aeropuerto internacional el dorado (vigencias futuras)* *Dicho documento consta de 68 páginas y en los objetivos específicos, el numeral 9 especifica: "Desarrollar el complemento del estudio de vibraciones con muestreo en estructuras establecidas previamente en metodología y de conformidad con las disposiciones de la Resolución 1728 de 2021 – ANLA".* *Sin embargo, de acuerdo con el objeto de Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRSD, presentadas para expediente LAM0209, esta sub-medida será analizada en el concepto general del proyecto.*

(…)

Medio Socioeconómico

Programas y Proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PSM-PGS-01 Gestión Socioeconómica***			
Componente	***Impacto***	***Medida de seguimiento y monitoreo***	***Cumple***
Medio Socioeconómico	*Generación de Conflictos* *Generación de Expectativas*	***Medida 1*** *El seguimiento se soportará en un formato que consigne, como mínimo:* *Verificación de la aplicación y cumplimiento de cada uno de los programas del Plan de Gestión Social según el cronograma establecido.* *Elaboración de informe de cumplimiento de los indicadores de gestión a presentar en el ICA* ***Periodicidad:*** *Semestral*	***NO***
Observaciones respecto al ajuste de la ficha según lo establecido en el numeral 9 del artículo noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021: *A continuación, se relaciona la atención brindada por la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022 a los ajustes requeridos por esta Autoridad Nacional a la presente ficha de seguimiento y monitoreo mediante el numeral 9 del artículo noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, así:* *"(…)*			

Programas y Proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PSM-PGS-01 Gestión Socioeconómica

En atención al proceso de modificación de licencia ambiental otorgada mediante acto administrativo – Resolución No. 1728 del 04 de octubre de 2021 y recurso de reposición Resolución No. 0301 del 01 de febrero de 2022 proferida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales para el proyecto denominado "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado" de la ciudad de Bogotá D.C., en donde se impuso requerimientos asociados al Plan de Manejo Ambiental, Plan de Seguimiento y Monitoreo Ambiental y Plan de Gestión del Riesgo de Desastres; obligaciones que pasan a relacionarse y cuyo cumplimiento se procede a acreditar, con el fin que sean declaradas por cumplidas por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales con efectos vinculantes, en el seguimiento y control ambiental al citado proyecto: (…)"

"(…)

Es así como, se remite de manera de anexos digitales los Planes de Seguimiento y Monitoreo ambiental actualizado para el Aeropuerto Internacional El Dorado, incluyendo implícitamente lo enunciado en los numerales en el ***Artículo Noveno*** *de la Resolución 1728 del 04 de octubre de 2021 de la siguiente manera por parte de aplicación de la Aerocivil de conformidad al expediente de licenciamiento ambiental LAM0209; los componentes de fichas y su contenido, se encuentran adjuntados de manera digital en el Anexo2_PSM:*

PSM – Aeropuerto Internacional El Dorado (Aerocivil)			
Medio	***Programa***	***Código***	***Subprograma***
Abiótico	*Aire*	*PSM-01*	*Manejo y control de ruido*
		PSM-02	*Manejo y control de calidad de aire*
	Agua / Suelo	*PSM-03*	*Residuos*
		PSM-04	*Vertimientos*
Biótico	*Fauna y Flora*	*PSM-08-B*	*Programa de Seguimiento y Monitoreo a la Fauna Silvestre*
		PSM-09-B	*Programa de Seguimiento y Monitoreo para la Protección y compensación a la avifauna.*
		PSM-10-B	*Programa de Seguimiento y Monitoreo a la revegetalización*
Socioeconómico		*PSM-PGS-01*	*Gestión Socioeconómica*
		PSM-PGS-02	*Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza.*
Abiótico Biótico Socioeconómico	*Implementación de obras menores y de infraestructura*	*PSM-12*	*PSM Implementación de obras menores y de infraestructura.*

Por los elementos enunciados anteriormente, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil se permite indicar el cumplimiento total a los requerimientos establecidos en el ***Artículo Octavo y Noveno*** *de la Resolución 1728 del 04 de octubre de 2021 proferida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.*

(…)"

De acuerdo con lo anterior, a continuación, se listarán en orden consecutivo las obligaciones establecidas para el ajuste de esta ficha de seguimiento y monitoreo a través del numeral 9 del artículo noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, no sin antes mencionar que la ficha de seguimiento y monitoreo presentada por la AEROCIVIL en atención a los ajustes requeridos por esta Autoridad mantiene el código PSM-PGS-01, sin embargo la denominación de la ficha fue modificada a "Sensibilización y Educación – Información y Comunicación – Apoyo en cogestión interinstitucional y comunal", aspecto que la AEROCIVIL no justifica dentro del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022 a través del cual presenta los ajustes a la ficha, así como tampoco en información incluida en el formato ICA 3ª anexo al ICA 16 correspondiente al periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022 presentado mediante comunicaciones con radicados ANLA 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023, por lo cual la presente ficha de seguimiento y monitoreo mantendrá la misma denominación que le fue establecida a través del artículo octavo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, así:

"(…)

ARTÍCULO OCTAVO. *Unificar los planes de seguimiento y monitoreo aprobados en la Resolución 1330 de 1995, Resolución 1000 de 2013 y Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, de tal forma que el plan de seguimiento y monitoreo para todo el proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado" a cargo de la Aerocivil será el siguiente:*

Tabla Programas de Seguimiento y Monitoreo aprobados por la ANLA para la operación del

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Programas y Proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PSM-PGS-01 Gestión Socioeconómica

proyecto

Medio	***Componente***	***Código***	***Subprograma***
Abiótico	*Aire*	*PSM-01*	*Manejo y control de ruido*
		PSM-02	*Manejo y control de calidad de aire*
	Agua / Suelo	*PSM-03*	*Residuos*
		PSM-04	*Vertimientos*
Biótico	*Fauna y Flora*	*PSM-08-B*	*Programa de Seguimiento y Monitoreo a la Fauna silvestre*
		PSM-09-B	*Programa de Seguimiento y Monitoreo para la Protección y compensación a la avifauna*
		PSM-10-B	*Programa de Seguimiento y Monitoreo a la revegetalización*
Socioeconómico		***PSM-PGS-01***	***Gestión socioeconómica***
		PSM-PGS-02	*Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza*
Abiótico Biótico Socioeconómico	*Implementación de obras menores y de infraestructura*	*PSM-12*	*PSM Implementación de obras menores y de infraestructura*

(…)"

Dada la claridad anterior, a continuación, se analiza el cumplimiento de los ajustes requeridos por la ANLA a la ficha de seguimiento y monitoreo ***PSM-PGS-01 Gestión Socioeconómica****:*

"(…)

ARTÍCULO NOVENO. *La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá adicionar los siguientes ajustes a los programas del plan de seguimiento y monitoreo, los cuales deberá realizar dentro del mes siguiente a la ejecutoria de esta resolución, y entregar los soportes de su realización en el próximo informe de cumplimiento ambiental que se cause o de acuerdo con lo indicado para cada ajuste solicitado…)"*

"(…)

ii. Ajustar la ficha PMS-PGS-01 Gestión socioeconómica, en el sentido de:

9.1. Incluir la información necesaria para garantizar que la ficha de seguimiento y monitoreo guarde concordancia con los ajustes que se realicen a las fichas del medio socioeconómico del PMA.

9.2. Incluir lo pertinente a la cuarta ficha de manejo del PMA requerida, la cual abordará la educación y capacitación ambiental al personal vinculado en las actividades de operación del Aeropuerto.

9.3. Presentar todos los indicadores de seguimiento a los programas del medio socioeconómico del PMA sin agruparlos como indicadores ponderados.

9.4. Describir las acciones, métodos y procedimientos necesarios para obtener la información y/o los datos requeridos para el cálculo de los indicadores de seguimiento.

9.5. Establecer las acciones generales a adelantar en caso de encontrar una baja eficacia de los programas socioeconómicos del PMA. *Negrilla y cursiva fuera del texto.*

(…)"

Respecto a estos ajustes en verificación de la ficha de seguimiento y monitoreo presentada por la AEROCIVIL se observa que los mismos no fueron atendidos teniendo en cuenta que si bien la ficha presentada en respuesta a estas obligaciones refiere versión del mes de abril de 2022, corresponde a la misma ficha presentada bajo los radicados 2021083394-1-000 del 29 de abril de 2021 y 2021085507-1-000 del 3 de mayo de 2021 en atención a la información adicional requerida por la ANLA dentro del proceso de evaluación a la solicitud de la AEROCIVIL sobre modificación de la licencia ambiental, como se observa en la imágenes a continuación:

Ver imágenes en las páginas 455 a la 457 del concepto técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

Programas y Proyectos: Plan de Gestión Social ***FICHA PSM-PGS-01 Gestión Socioeconómica***
De acuerdo con lo anterior, se reitera a la AEROCIVIL dar cumplimiento al ajuste de la presente ficha de seguimiento y monitoreo de acuerdo con lo establecido en el numeral 9 del artículo noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, lo cual se detalla en el numeral 8.1.11 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.
Indicadores de la ficha del Plan de Seguimiento y Monitoreo
Los indicadores de esta ficha de seguimiento y monitoreo no se incluyen para el presente seguimiento debido a que mediante el subnumeral 9.3 del numeral 9 del artículo noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 se requirió lo siguiente: *"(…)* ***ARTÍCULO NOVENO.** La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá adicionar los siguientes ajustes a los programas del plan de seguimiento y monitoreo, los cuales deberá realizar dentro del mes siguiente a la ejecutoria de esta resolución, y entregar los soportes de su realización en el próximo informe de cumplimiento ambiental que se cause o de acuerdo con lo indicado para cada ajuste solicitado: (…)"* *"(…)* *iii. Ajustar la ficha PMS-PGS-01 Gestión socioeconómica, en el sentido de: (…)"* *"(…)* *9.3. Presentar todos los indicadores de seguimiento a los programas del medio socioeconómico del PMA sin agruparlos como indicadores ponderados.* *(…)"* *No obstante mediante comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022 la AEROCIVIL presentó los ajustes requeridos a esta ficha, incluyendo en la ruta Anexos/Anexo2_PSM la ficha ajustada, la cual en verificación de la atención a lo requerido por esta Autoridad frente a los indicadores se observa que no se dio cumplimiento a la obligación, pues los indicadores presentados corresponden a los mismos de la ficha de seguimiento y monitoreo radicada en el EIA complemento de la solicitud de modificación de la licencia ambiental, con una estructura agrupada cuyo resultado es ponderado, como se observa en las imágenes anteriores, lo cual no permite identificar el cumplimiento individual de cada una de las actividades que se establecen para realizar seguimiento y monitore a las fichas de manejo planteadas para el medio socioeconómico del proyecto.* *Sobre lo anterior, en el numeral 8.1.11 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 se detalla la consideración del incumplimiento de la obligación antes mencionada y se realiza el respectivo requerimiento.*
Consideraciones
Con relación al cumplimiento de esta ficha de manejo se tiene referente a las acciones incluidas en la misma sin contar con lo requerido que, en los ajustes solicitados mediante el numeral 9 del artículo noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 dadas las consideraciones anteriormente mencionadas, lo siguiente: – ***Formato que consigne, como mínimo la verificación de la aplicación y cumplimiento de cada uno de los programas del Plan de Gestión Social según el cronograma establecido:*** *En cuanto a esta actividad dado que el seguimiento es específico se hace verificación respecto a las medidas que aplicaron para la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y Comunicación, siendo estas las medidas 1, 3, 4, 8 y 9 tal como se observa en el numeral 5.3.2 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023. En ese sentido en verificación del ICA 16 objeto de verificación en el presente seguimiento, se observa que AEROCIVIL sobre esta obligación a través del formato ICA 1ª menciona:* *"(…)* *El seguimiento a la Gestión Social se reporta a partir de las fichas de manejo del PMA vigente del Aeropuerto y del informe social del segundo semestre de 2022 que se reporta en el presente ICA.* *Ver Anexo 5. Gestión Social/ INFORME SOCIAL SEMESTRAL II"* *(…)"*

Programas y Proyectos: Plan de Gestión Social
FICHA PSM-PGS-01 Gestión Socioeconómica

En verificación del anexo citado por la AEROCIVIL se encuentra archivo pdf que contiene informe denominado "INFORME SEMESTRAL DE GESTIÓN SOCIAL JULIO A DICIEMBRE DE 2022" el cual describe cada una de las acciones ejecutadas por el titular de la licencia ambiental en atención a las medidas de las fichas de manejo incluida la ficha PMA-PGS-02 Información y Comunicación y que funciona como complemento a las descripciones realizadas en los formatos ICA, no obstante no se incluye formato que muestre la verificación realizada a la aplicación y cumplimiento de cada una de las fichas de manejo asociadas al medio socioeconómico que para el caso de este seguimiento específico se esperaría verificar lo relacionado a la ficha PMA-PGS-02 Información y Comunicación, respecto al cronograma planteado en esa ficha para su desarrollo acorde a la frecuencia establecida a cada una de las actividades allí autorizadas.

Dado lo anterior, al no contar con el formato indicado en esta ficha de seguimiento y monitoreo se hace el requerimiento pertinente.

- ***Elaboración de informe de cumplimiento de los indicadores de gestión a presentar en el ICA:***

Frente a esta acción que hace parte de las medidas establecidas para hacer seguimiento y monitoreo al cumplimiento de las medidas incluidas en las fichas de manejo autorizadas para el medio socioeconómico a través del artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, en verificación del anexo mencionado por la AEROCIVIL como ya se mencionó anteriormente, se observa archivo pdf denominado "INFORME SEMESTRAL DE GESTIÓN SOCIAL JULIO A DICIEMBRE DE 2022", en el cual se describe cada una de las actividades ejecutadas por el titular de la licencia ambiental en atención a las medidas de las fichas de manejo incluida la ficha PMA-PGS-02 Información y Comunicación y que funciona como complemento a las descripciones realizadas en los formatos ICA, sin embargo, el informe no contiene la descripción, desarrollo y conclusión de la información cuantitativa arrojada por los indicadores planteados para las fichas de manejo establecidas para el medio socioeconómico tal como lo establece la presente ficha de seguimiento y monitoreo.

"(…)
Ver ilustración Anexo ICA 16 comunicación con radicado ANLA 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023/Pág. 459 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

Igualmente, en verificación de formato ICA 4a anexo al ICA 16 no se observa el desarrollo de los indicadores que pudiesen generar el informe requerido en esta ficha de seguimiento y monitoreo.

"(…)

Ver tabla Anexo ICA 16 comunicación con radicado ANLA 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023/Pág. 460 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

Sumado a lo anterior, es necesario tener en cuenta como ya se describió anteriormente que la AEROCIVIL no ha dado cumplimiento a la obligación que le fue establecida mediante el numeral 9 del artículo noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 asociada al ajuste de esta ficha de seguimiento y monitoreo, ajustes dentro de los cuales se encuentra la presentación de los indicadores de seguimiento a los programas del medio socioeconómico del PMA sin agruparlos como indicadores ponderados, por ende en el informe semestral de gestión social presentado por la AEROCIVL estos no se muestran.

Así las cosas, al no contar con la información requerida en esta medida se genera el requerimiento correspondiente.

Ajustes Ficha de Seguimiento y Monitoreo PSM-PGS-01- Gestión Socioeconómica

Por otra parte y consecuencia de los ajustes requeridos en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y Participación, asociados a eventos sobre cambios o actualizaciones de procedimientos PBN y trayectorias aéreas, es necesario que la AEROCIVIL ajuste la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS-01 Gestión Socioeconómica, en el sentido de incluir las acciones e indicadores necesarios para garantizar que la ficha de seguimiento y monitoreo guarde concordancia con los ajustes que se realicen a la ficha de manejo antes mencionada, razón por la cual se genera el requerimiento correspondiente.

(…)

EVALUACIÓN ECONÓMICA

Este componente no aplica debido a que el presente corresponde a un seguimiento específico asociado al cumplimiento de las obligaciones relacionadas con el seguimiento a peticiones quejas reclamos, solicitudes y denuncias de carácter ambiental– PQRSD.

ANÁLISIS DE CUMPLIMIENTO DE ACTOS ADMINISTRATIVOS

En los siguientes numerales se presenta el estado de cumplimiento de las obligaciones vigentes:

Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, *por medio de la cual se otorgó la licencia ambiental al proyecto.*

Cumplimiento de obligaciones de los actos administrativos

Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Artículo 8. *En caso de detectarse, durante el tiempo del desarrollo del proyecto efectos ambientales no previstos, la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil y/o la interventoría ambiental del proyecto deberá informarle de manera inmediata de este hecho al Ministerio del Medio Ambiente para que éste determine y exija la adopción de las medidas correctivas que considere necesarias, sin perjuicio de las medidas que debe adoptar para evitar un deterioro del medio ambiente. El incumplimiento de estas medidas será causal para la aplicación de las sanciones legales a que haya lugar.*	*Permanente*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Ver consideración de incumplimiento en el artículo 8 de la Resolución 1001 del 1 de junio de 2009.		

(…)

Resolución 534 de 16 de junio de 1998, *por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, en relación con el nuevo modelo de operación*

Resolución 534 del 16 de junio de 1998		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
ARTICULO PRIMERO*. – Autorizar el nuevo modelo dé operación presentado por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL para el aeropuerto internacional El Dorado, una vez entre en operación la segunda pista, a cambio de la propuesta de operación bidireccional que sirvió de fundamento para la expedición de la resolución 1330 del 7 de noviembre de 1.995.* *El procedimiento de despegue autorizado por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL será de estricto cumplimiento por parte de las aeronaves que utilicen cualquier de las pistas del aeropuerto El Dorado.* *En un plazo no mayor a 30 días por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá allegar a este Ministerio el sistema de monitoreo que utilizará para vigilar el cumplimiento de este procedimiento y los mecanismos para su verificación por parte de la autoridad ambiental.*		

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 534 del 16 de junio de 1998		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Entre las 11:00 p. m. y las 06:00 a.m. quedará prohibida la inversión de turbinas para el frenado de todas las aeronaves en su aterrizaje, salvo por razones de seguridad, las cuales deben ser reportadas y justificadas ante este Ministerio, dentro de los cinco (5) días siguientes a su ocurrencia. *<u>Obligación modificada de forma total por el siguiente acto administrativo:</u>* *- Artículo Primero de la Resolución 745 del 5 de agosto de 1998*		
ARTÍCULO PRIMERO. ***El artículo primero fue modificado por el artículo primero de la Resolución 745 del 5 de agosto de 1998, quedando así:*** *Aceptar las nuevas modelaciones de ruido presentadas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, realizadas con base en el nuevo modelo de operación presentado para el Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Santafé de Bogotá D.C., para los escenarios año 1998 sector de Fontibón y área rural del municipio de Funza y año 2003 para el sector de Engativá, donde se señalan las áreas afectadas con niveles de contaminación sonora y por ende sujetas a la implementación de medidas de mitigación* *La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá dar estricto cumplimiento a su manual de procedimientos de abatimiento de ruido presentado a este ministerio. Cualquier modificación al manual de procedimientos de abatimiento de ruido que realice la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil que implique crecimiento en las curvas de iso ruido deber ser presentada a este ministerio, con los sustentos técnicos y ambientales de tal manera que no se contribuya a elevar los niveles de contaminación sonora*	*Permanente*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Respecto a la presente obligación se tiene: *- Referente a las nuevas modelaciones se considera que no aplica para el presente seguimiento, dado que estas modelaciones fueron objeto de actualización mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.* *- Con relación al cumplimiento a su manual de procedimientos de abatimiento de ruido, para la presente obligación, se tiene:* *- De otra parte, en desarrollo del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023, se tiene que respecto al manual de procedimientos de abatimiento de ruido presentado a este ministerio, AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 2023051002-1-000 y 2023051023-1-000 del 13 de marzo de 2023 indicó lo siguiente:* *"(…)* *La Entidad se permite comunicar que, en cumplimiento de la política de mantener la seguridad de las operaciones aéreas del Aeropuerto, se procedió en realizar actualización de los procedimientos aéreos a partir de la última actualización del AIP – SKBO con fecha de publicación 29 de diciembre de 2022 mediante la razón de cambio AIRAC AMDT 64/22 para el Aeropuerto Internacional El Dorado."*		

Resolución 534 del 16 de junio de 1998		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Sobre lo anterior, fue hasta el 13 de marzo de 2023, que la AEROCIVIL suministra información a esta Autoridad acerca de la actualización de los procedimientos o trayectorias aéreas que implementó a partir del 29 de diciembre de 2022, es decir, 74 días posteriores a la implementación. *De acuerdo con lo anterior, la ANLA, en verificación realizada por el Centro de Monitoreo de la ANLA efectúa el análisis comparativo sobre la implementación de trayectorias aéreas para el mes de noviembre de 2022, es decir, previo a la actualización de los procedimientos PBN y trayectorias, respecto a la implementación de trayectorias en el mes de enero de 2023, lo cual generó que de la curva de 65 dB identificaran trayectorias definidas previo a la actualización del procedimiento PBN, en tanto que una vez implementado dicha actualización, las trayectorias tuvieron un desplazamiento hacia el oriente de la ciudad de Bogotá, afectando localidades que antes no manifestaban malestar por los niveles de presión sonora, es decir que la curva de 65 dB presentó un mayor a la establecida inicialmente.* *En la medida 6, de la Ficha de manejo ambiental PMA-01. Manejo y Control del Ruido, se presentan consideraciones y conclusiones respecto a la implementación de las trayectorias de vuelo determinadas en el AIP-SKBO bajo el concepto de abatimiento de ruido, según el Reglamento Aeronáutico de Colombia.* *Como se ha mencionado a lo largo de este concepto técnico en las fichas de manejo analizadas, la AEROCIVIL, modificó sin informar a esta Autoridad ni a la comunidad la implementación de nuevos procedimientos PBN y trayectorias de vuelo, lo cual como se ha demostrado implicó un cambio en la curva de 65 dB y en consecuencia la recepción por parte de ANLA de un número superior de quejas de sitios que igualmente no se quejaban por la operación del aeropuerto, por tanto si se presentó un desplazamiento hacia el lado oriental de la ciudad en proyección de las cabeceras de pista del lado Bogotá de la curva mencionada de ruido, por tanto no se cumple con esta obligación y por las razones expuestas se generan los respectivos requerimientos.*		

(…)

Resolución 1001 de 01 de junio de 2009, *por el cual el MAVDT autoriza la cesión parcial de la licencia ambiental otorgada a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL mediante Resolución 1330 de 1995, a la SOCIEDAD CONCESIONARIA OPERADORA AEROPORTUARIA INTERNACIONAL S.A. – OPAIN S.A.*

Resolución 1001 del 1 de junio de 2009		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Art 8*. En caso de detectarse, durante el tiempo del desarrollo del proyecto, efectos ambientales no previstos, AEROCIVIL y/o la Interventoría Ambiental deberá informar de manera inmediata de este hecho para que se determine y exija la adopción de las medidas correctivas que considere necesarias, sin perjuicio de las medidas que debe adoptar para evitar el deterioro del medio ambiente. El incumplimiento de estas medidas será causal para la aplicación de las sanciones legales a que haya lugar.*	*Permanente*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación, el análisis de impactos no previstos se realiza en el numeral 5.32 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023, puntualmente en la medida No 8 de la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y Comunicación, así como en el numeral 8 del concepto técnico "Impactos No Previstos"		

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1001 del 1 de junio de 2009		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimientos		
Los requerimientos asociados a esta obligación se incluyen en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y Comunicación y en la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS-01 Gestión Socioeconómica, las cuales se encuentran en los numerales 5.3.2 y 5.5.2 respectivamente, del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.		

(…)

Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, *por medio de la cual se modifica el numeral 3.2 del Artículo Tercero de la Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, modificado por el Artículo Cuarto de la Resolución 0534 del 16 de junio de 1998, modificado por el Artículo Segundo de la Resolución 0745 del 05 de agosto de 2008.*

Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Artículo octavo. *(…)* *4. A partir de los resultados obtenidos mediante la red de monitoreo de ruido, se debe identificar y caracterizar las unidades territoriales adicionales en los casos en que la curva tienda a incrementarse.*	*Permanente*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Ver análisis de incumplimiento en el requerimiento 22 del acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 562 del 31 de agosto de 2022		
Requerimientos		
Ver reiteración en el requerimiento 22 del acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 562 del 31 de agosto de 2022		
Artículo octavo. *(…)* *8.Previo al inicio de la operación 24 horas del Aeropuerto Internacional el Dorado, la Aeronáutica Civil deberá dar cumplimiento a los siguientes requerimientos:* *(…)* *b. Presentar el protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido, probado en un 100%, que le permita a esta Autoridad, ejercer un control efectivo sobre las emisiones de ruido asociadas a la operación aérea.*	*Permanente*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Ver consideraciones en la medida 11, de la ficha PMA-01. Manejo y Control del Ruido, numeral 5.3.1. del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.		
Requerimientos		
Ver requerimiento en la medida 11, de la ficha PMA-01. Manejo y Control del Ruido, numeral 5.3.1. del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.		
Artículo noveno. *(…)* *1. Incluir en el ICA, los avances de actividades del Plan de Manejo Ambiental, realizando el análisis, conclusiones y recomendaciones inherentes a los resultados del seguimiento y del reporte de cada indicador.*	*Permanente*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Para el Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 consistente en la verificación del estado de las peticiones, quejas reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRSD, presentadas para expediente LAM0209, se tienen para el componente abiótico de ruido, presentan faltantes en análisis,		

Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
conclusiones y recomendaciones para los indicadores presentados. Observaciones incluidas en los numerales 5.3 "Seguimiento al plan de manejo ambiental" y 5.5 "seguimiento al plan de seguimiento y monitoreo" *Respecto al medio socioeconómico, para el presente seguimiento específico aplicó la verificación de las medidas 1, 3, 4, 8 y 9 de la ficha de manejo PMA-PGS02 Información y Comunicación, de las medidas mencionadas se observó información faltante que permitiera establecer el cumplimiento de cada una de ellas, es así que las consideraciones correspondientes se encuentran en el numeral 5.3.2 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 y allí mismo se reportan los requerimientos generados para cada una de las medidas analizadas.* *Ahora respecto al Plan de Seguimiento y Monitoreo, como efecto del seguimiento específico aplicó la verificación de la ficha PSM-PGS-01 Gestión Socioeconómica, no obstante, de la misma no se halló información que permitiera definir el cumplimiento de esta, razón por la cual se generaron los requerimientos pertinentes; las consideraciones y requerimientos se observan en el numeral 5.5.2 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Así las cosas, de acuerdo con lo descrito se determina el incumplimiento de esta obligación para el presente periodo de seguimiento.*		
Requerimientos		
Ver requerimientos en los numerales 5.3 "Seguimiento al plan de manejo ambiental" y 5.5 "seguimiento al plan de seguimiento y monitoreo"		

(…)

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, *por la cual se modifica una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones.*

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
ARTÍCULO PRIMERO. *Modificar el numeral 3.2 del Artículo Tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, modificado a su vez por el Artículo Cuarto de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, por el Artículo Segundo de la Resolución 745 del 5 de agosto de 2008, por el Artículo Primero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, y aclarado por el Artículo Primero de la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, de la siguiente manera:* *Autorizar las medidas de manejo ambiental propuestas por la AEROCIVIL para prevenir, mitigar y corregir los impactos derivados de las actividades objeto de la solicitud de modificación de la licencia ambiental otorgada para el proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El dorado", y en atención a las consideraciones señaladas en la parte motiva del presente acto administrativo, bajo las siguientes condiciones y fases de implementación:* *Obligación modificada por el siguiente acto administrativo:* - *Artículo Segundo de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022.* *(las obligaciones modificadas se destacan de forma particular en cada casilla según corresponde).*		
Fase I: *Consiste en una primera Fase de Prealistamiento, en la que la Aerocivil deberá continuar operando e implementando medidas de manejo según lo establecido en la Resolución 1034 de 2015, y en la que deberá*		

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
organizar información que se requiere a continuación, la cual se debe presentar para autorización de inicio de la fase II: *Obligaciones:*		
1. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá presentar para la autorización de inicio de la fase II por parte de esta Autoridad, la siguiente información:		
1.3. Remisión diaria a esta Autoridad vía correo electrónico a licencias@anla.gov.co con copia a centromonitoreo@anla.gov.co, de los archivos de descarga del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aerocivil, relacionados con los niveles de ruido y trayectorias aéreas, en formato .csv.	*Permanente*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Como justificación u observación en el formato ICA 3ª 2022-2 resolución 1728 de 2021, para los numerales 1.1 a 1.6 la AEROCIVIL indica: *La Aeronáutica Civil mediante radicado ANLA N° 2022044998-1-000 realiza la entrega de la respectiva información solicitada en el Artículo primero de la resolución 1728 del 04 de octubre de 2021 para la aprobación del inicio de la fase II de operación del Aeropuerto El Dorado. La información entregada fue la siguiente:* *A. Plan de reconversión de flota aérea.* *B. Metodología de restricción sistema de cuota de ruido.* *C. Remisión de información de ruido aeronáutico -SVCA.* *D. Remisión de estudio de fauna silvestre humedal Gualí.* *E. Remisión estudio agropecuario zona rural municipio de Funza.* *F. Remisión de Plan de Acción.* *Ver anexo 4. Gestion Ambiental/4.12. Radicado 4300.154-2022007415* *Al revisar el anexo indicado se evidencia que el numeral 4.12 no se encuentra dentro del anexo 4. Gestión Ambiental, del ICA_16.* *Sin embargo, a continuación se detallan las fechas de radicación ANLA en las cuales las AEROCIVIL por medio de K2 Ingeniera S.A.S. remite en formato .csv los datos de niveles de ruido y trayectorias aéreas del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA del Aeropuerto Internacional El Dorado, para el periodo objeto del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento a PQRS del expediente LAM0209, donde se evidencia el incumplimiento del numeral 1.3 del Artículo Primero de la Resolución 1728 de 2021, ya que los envíos de la información requerida, no se hacen diariamente, así mismo se evidencia envío solo de los datos relacionados con los niveles de ruido, haciendo falta el envío diario de las trayectorias aéreas, para estos últimos por medio del radicado ANLA 2023043258-1-000 del 3 de marzo de 2023 fueron radicados los archivos .csv de trayectorias y trazas de radar para el total de los años 2019, 2020, 2021 y 2022, así como para el mes de enero de 2023.* ***Relación entrega de información diaria por parte de AEROCIVIL a la ANLA***		

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021								
Obligación							***Carácter***	***Cumple***
FECHA_ DE RADICACIÓN ANLA	***FECHA DATOS SVCA – Niveles de Ruido***	***FECHA DATOS – Trayectorias aéreas***		***FECHA DE RADICACIÓN ANLA***	***FECHA DATOS SVCA – Niveles de Ruido***	***FECHA DATOS – Trayectorias aéreas***		
29/06/2022	*28/06/2022* *29/06/2022*	*Sin envío*		*6/12/2022*	*Sin envío*	*Sin envío*		
30/06/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*7/12/2022*	*25/11/2022* *26/11/2022* *27/11/2022* *28/11/2022* *29/11/2022* *30/11/2022* *1/12/2022* *2/12/2022* *3/12/2022* *4/12/2022* *5/12/2022*	*Sin envío*		
1/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*8/12/2022*	*Sin envío*	*Sin envío*		
2/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*9/12/2022*	*Sin envío*	*Sin envío*		
3/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*10/12/2022*	*Sin envío*	*Sin envío*		
4/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*11/12/2022*	*Sin envío*	*Sin envío*		
5/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*12/12/2022*	*5/12/2022* *6/12/2022* *7/12/2022*	*Sin envío*		
6/07/2022	*28/06/2022* *29/06/2022* *30/06/2022* *1/07/2022*	*Sin envío*		*13/12/2022*	*Sin envío*	*Sin envío*		
7/07/2022	*1/07/2022* *2/07/2022* *3/07/2022* *04//07/2022* *5/07/2022*	*Sin envío*	*s*	*14/12/2022*	*8/12/2022* *9/12/2022* *10/12/2022* *11/12/2022* *12/12/2022*	*Sin envío*		
8/07/2022	*05//07/2022* *6/07/2022*	*Sin envío*		*15/12/2022*	*Sin envío*	*Sin envío*		
9/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*16/12/2022*	*13/12/2022* *14/12/2022*	*Sin envío*		
10/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*17/12/2022*	*Sin envío*	*Sin envío*		
11/07/2022	*6/07/2022* *7/07/2022*	*Sin envío*		*18/12/2022*	*Sin envío*	*Sin envío*		
12/07/2022	*6/07/2022* *7/07/2022* *8/07/2022* *9/07/2022* *10/07/2022*	*Sin envío*		*19/12/2022*	*14/12/2022* *15/12/2022* *16/12/2022* *17/12/2022*	*Sin envío*		
13/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*20/12/2022*	*17/12/2022* *18/12/2022*	*Sin envío*		
14/07/2022	*10/07/2022* *11/07/2022*	*Sin envío*		*21/12/2022*	*Sin envío*	*Sin envío*		
15/07/2022	*12/07/2022* *13/07/2022*	*Sin envío*		*22/12/2022*	*18/12/2022* *19/12/2022* *20/12/2022*	*Sin envío*		
16/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*23/12/2022*	*20/12/2022* *21/12/2022*	*Sin envío*		
17/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*24/12/2022*	*Sin envío*	*Sin envío*		
18/07/2022	*12/07/2022* *13/07/2022* *14/07/2022*	*Sin envío*		*25/12/2022*	*Sin envío*	*Sin envío*		
19/07/2022	*14/07/2022*	*Sin envío*		*26/12/2022*	*21/12/2022* *22/12/2022*	*Sin envío*		

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021						
Obligación					***Carácter***	***Cumple***
	15/07/2022			*23/12/2022*		
				24/12/2022		
20/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*27/12/2022*	*24/12/2022*	*Sin envío*	
				25/12/2022		
	14/07/2022					
	15/07/2022					
21/07/2022	*16/07/2022*	*Sin envío*	*28/12/2022*	*26/12/2022*	*Sin envío*	
	17/07/2022					
	18/07/2022					
22/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*29/12/2022*	*27/12/2022*	*Sin envío*	
23/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*30/12/2022*	*28/12/2022*	*Sin envío*	
24/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*31/12/2022*	*Sin envío*	*Sin envío*	
25/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*1/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
26/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*2/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
27/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*3/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
28/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*4/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	16/07/2022					
	17/07/2022					
	18/07/2022					
29/07/2022	*19/07/2022*	*Sin envío*	*5/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	20/07/2022					
	21/07/2022					
	22/07/2022					
30/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*6/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
31/07/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*7/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
1/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*8/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
2/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*9/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
3/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*10/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
4/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*11/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
5/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*12/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
6/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*13/01/2023*	*28/12/2022*	*Sin envío*	
7/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*14/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	21/07/2022					
	22/07/2022					
	23/07/2022					
8/08/2022	*24/07/2022*	*Sin envío*	*15/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	25/07/2022					
	26/07/2022					
9/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*16/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
10/08/2022	*8/08/2022*	*Sin envío*	*17/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	9/08/2022					
11/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*18/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	8/08/2022					
12/08/2022	*9/08/2022*	*Sin envío*	*19/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	10/08/2022					
13/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*20/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
14/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*21/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
15/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*22/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
16/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*23/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
17/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*24/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
18/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*25/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
19/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*26/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
20/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*27/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
21/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*28/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	16/08/2022					
	17/08/2022					
22/08/2022	*18/08/2022*	*Sin envío*	*29/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	19/08/2022					
	20/08/2022					
23/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*30/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021							
Obligación						***Carácter***	***Cumple***
24/08/2022	*19/08/2022* *20/08/2022* *21/08/2022*	*Sin envío*		*31/01/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
25/08/2022	*21/08/2022* *22/08/2022* *23/08/2022*	*Sin envío*		*1/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
26/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*2/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
27/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*3/02/2023*	*29/12/2022* *30/12/2022* *31/12/2022* *1/01/2023* *2/01/2023* *1/01/2023* *2/01/2023* *1/01/2023* *2/01/2023* *3/01/2023* *4/01/2023* *5/01/2023* *6/01/2023* *7/01/2023* *8/01/2023* *9/01/2023* *10/01/2023* *11/01/2023* *12/01/2023* *13/01/2023* *14/01/2023* *15/01/2023* *16/01/2023* *17/01/2023* *18/01/2023* *19/01/2023* *20/01/2023*	*Sin envío*	
28/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*4/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
29/08/2022	*23/08/2022* *24/08/2022* *25/08/2022* *26/08/2022* *27/08/2022*	*Sin envío*		*5/02/2023*		*Sin envío*	
30/08/2022	*27/08/2022* *28/08/2022*	*Sin envío*		*6/02/2023*		*Sin envío*	
31/08/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*7/02/2023*		*Sin envío*	
1/09/2022	*28/08/2022* *29/08/2022*	*Sin envío*		*8/02/2023*	*21/01/2023* *22/01/2023* *23/01/2023* *24/01/2023* *25/01/2023* *26/01/2023* *27/01/2023* *28/01/2023* *29/01/2023* *30/01/2023* *31/01/2023* *1/02/2023*	*Sin envío*	
2/09/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*9/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
3/09/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*10/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
4/09/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*11/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
5/09/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*12/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
6/09/2022	*29/08/2022*	*Sin envío*		*13/02/2023*	*2/02/2023*	*Sin envío*	

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021							
Obligación						***Carácter***	***Cumple***
	30/08/2022				*3/02/2023*		
	31/08/2022				*4/02/2023*		
	1/09/2022				*5/02/2023*		
	2/09/2022				*6/02/2023*		
	3/09/2022				*7/02/2023*		
	4/09/2022				*8/02/2023*		
	5/09/2022				*9/02/2023*		
					10/02/2023		
7/09/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*14/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
8/09/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*15/02/2023*	*11/02/2023*	*Sin envío*	
					12/02/2023		
					13/02/2023		
9/09/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*16/02/2023*	*14/02/2023*	*Sin envío*	
					15/02/2023		
10/09/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*17/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
11/09/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*18/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
12/09/2022	*3/09/2022*	*Sin envío*		*19/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	4/09/2022						
	5/09/2022						
	6/09/2022						
13/09/2022	*7/09/2022*	*Sin envío*		*20/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	8/09/2022						
	9/09/2022						
	10/09/2022						
	11/09/2022						
14/09/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*21/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
15/09/2022	*12/09/2022*	*Sin envío*		*22/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	13/09/2022						
16/09/2022	*13/09/2022*	*Sin envío*		*23/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	14/09/2022						
17/09/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*24/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
18/09/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*25/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
19/09/2022	*14/09/2022*	*Sin envío*		*26/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	15/09/2022						
	16/09/2022						
20/09/2022	*17/09/2022*	*Sin envío*		*27/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	18/09/2022						
21/09/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*28/02/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
22/09/2022	*18/09/2022*	*Sin envío*		*1/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	19/09/2022						
	20/09/2022						
23/09/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*2/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
24/09/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*3/03/2023*	*Sin envío*	*1 enero a 31 diciembre de 2019* *1 enero a 31 diciembre de 2020* *1 enero a 31 diciembre de 2021* *1 enero a 31 diciembre de 2022* *1 enero a 31 enero 2023*	

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021							
Obligación						***Carácter***	***Cumple***
25/09/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*4/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
26/09/2022	*21/09/2022* *22/09/2022* *23/09/2022*	*Sin envío*		*5/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
27/09/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*6/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
28/09/2022	*21/09/2022* *22/09/2022* *23/09/2022* *24/09/2022* *25/09/2022*	*Sin envío*		*7/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
29/09/2022	*25/09/2022* *26/09/2022* *27/09/2022*	*Sin envío*		*8/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
30/09/2022	*27/09/2022* *28/09/2022*	*Sin envío*		*9/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
1/10/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*10/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
2/10/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*11/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
3/10/2022	*28/09/2022* *29/09/2022* *30/09/2022* *1/10/2022*	*Sin envío*		*12/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
4/10/2022	*2/10/2022*	*Sin envío*		*13/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
5/10/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*14/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
6/10/2022	*2/10/2022* *3/10/2022* *4/10/2022*	*Sin envío*		*15/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
7/10/2022	*4/10/2022* *5/10/2022*	*Sin envío*		*16/03/2023*	*16/02/2023* *17/02/2023* *18/02/2023* *19/02/2023* *20/02/2023* *21/02/2023* *22/02/2023* *23/02/2023* *24/02/2023* *25/02/2023* *26/02/2023* *27/02/2023* *28/02/2023* *1/03/2023* *2/03/2023* *3/03/2023* *4/03/2023*	*Sin envío*	
8/10/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*17/03/2023*	*5/03/2023* *6/03/2023* *7/03/2023* *8/03/2023* *9/03/2023* *10/03/2023* *11/03/2023* *12/03/2023* *13/03/2023* *14/03/2023*	*Sin envío*	
9/10/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*18/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
10/10/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*19/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
11/10/2022	*5/10/2022* *6/10/2022* *7/10/2022* *8/10/2022* *9/10/2022*	*Sin envío*		*20/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021						
Obligación					***Carácter***	***Cumple***
12/10/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*21/03/2023*	*15/03/2023* *16/03/2023* *17/03/2023* *18/03/2023* *19/03/2023*	*Sin envío*	
13/10/2022	*9/10/2022* *10/10/2022*	*Sin envío*	*22/03/2023*	*20/03/2023*	*Sin envío*	
14/10/2022	*12/10/2022*	*Sin envío*	*23/03/2023*	*21/03/2023*	*Sin envío*	
15/10/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*24/03/2023*	*22/03/2023*	*Sin envío*	
16/10/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*25/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
17/10/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*26/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
18/10/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*27/03/2023*	*22/03/2023* *23/03/2023* *24/03/2023*	*Sin envío*	
19/10/2022	*12/10/2022* *13/10/2022* *14/10/2022* *15/10/2022* *16/10/2022* *17/10/2022*	*Sin envío*	*28/03/2023*	*25/03/2023*	*Sin envío*	
20/10/2022	*17/10/2022* *18/10/2022*	*Sin envío*	*29/03/2023*	*26/03/2023* *27/03/2023*	*Sin envío*	
21/10/2022	*18/10/2022* *19/10/2022*	*Sin envío*	*30/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
22/10/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*31/03/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
23/10/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*1/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
24/10/2022	*19/10/2022* *20/10/2022* *21/10/2022* *22/10/2022*	*Sin envío*	*2/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
25/10/2022	*22/10/2022* *23/10/2022*	*Sin envío*	*3/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
26/10/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*4/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
27/10/2022	*23/10/2022* *24/10/2022*	*Sin envío*	*5/04/2023*	*28/03/2023* *29/03/2023* *30/03/2023* *31/03/2023* *1/04/2023* *2/04/2023* *3/04/2023*	*Sin envío*	
28/10/2022	*24/10/2022* *25/10/2022* *26/10/2022*	*Sin envío*	*6/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
29/10/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*7/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
30/10/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*8/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
31/10/2022	*26/10/2022* *27/10/2022* *28/10/2022* *29/10/2022*	*Sin envío*	*9/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
1/11/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*10/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
2/11/2022	*27/10/2022* *28/10/2022* *29/10/2022* *30/10/2022* *31/10/2022*	*Sin envío*	*11/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
3/11/2022	*31/10/2022* *1/11/2022*	*Sin envío*	*12/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
4/11/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*13/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
5/11/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*14/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
6/11/2022	*Sin envío*	*Sin envío*	*15/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021							
Obligación						***Carácter***	***Cumple***
7/11/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*16/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
8/11/2022	*1/11/2022*	*Sin envío*		*17/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	2/11/2022						
9/11/2022	*3/11/2022*	*Sin envío*		*18/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	4/11/2022						
	5/11/2022						
	6/11/2022						
	7/11/2022						
	8/11/2022						
10/11/2022	*8/11/2022*	*Sin envío*		*19/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	9/11/2022						
11/11/2022	*9/11/2022*	*Sin envío*		*20/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	10/11/2022						
12/11/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*21/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
13/11/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*22/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
14/11/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*23/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
15/11/2022	*10/11/2022*	*Sin envío*		*24/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	11/11/2022						
	12/11/2022						
	13/11/2022						
16/11/2022	*13/11/2022*	*Sin envío*		*25/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	14/11/2022						
17/11/2022	*14/11/2022*	*Sin envío*		*26/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	15/11/2022						
18/11/2022	*15/11/2022*	*Sin envío*		*27/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	16/11/2022						
19/11/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*28/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
20/11/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*29/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
21/11/2022	*17/11/2022*	*Sin envío*		*30/04/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
22/11/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*1/05/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
23/11/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*2/05/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
24/11/2022	*21/11/2022*	*Sin envío*		*3/05/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	22/11/2022						
25/11/2022	*22/11/2022*	*Sin envío*		*4/05/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	23/11/2022						
26/11/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*5/05/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
27/11/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*6/05/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
28/11/2022	*23/11/2022*	*Sin envío*		*7/05/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
	24/11/2022						
	25/11/2022						
29/11/2022	*26/11/2022*	*Sin envío*		*8/05/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
30/11/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*9/05/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
1/12/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*10/05/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
2/12/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*11/05/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
3/12/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*12/05/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
				13/05/2023	*Sin envío*	*Sin envío*	
				14/05/2023	*Sin envío*	*Sin envío*	
4/12/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*15/05/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
				16/05/2023	*Sin envío*	*Sin envío*	
5/12/2022	*Sin envío*	*Sin envío*		*17/05/2023*	*Sin envío*	*Sin envío*	
				18/05/2023	*Sin envío*	*Sin envío*	

Fuente: *Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA remitidos por la AEROCIVIL a la ANLA – análisis de datos grupo Seguimiento de ANLA*

De acuerdo con lo anterior, se evidencia que la AER522 del CoOCIVIL no cumple con la remisión diaria de la información (Espacios Sin Envío), incluso se observan periodos de tiempo sin envíos, así: para los Niveles de ruido: De más de 30 días sin remisión y para Trazas de radar: De cuatro meses o más sin remisión, enviado no información diaria, sino anual y de varios años

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
En lo que corresponde a la temática de trayectorias, se tiene que la AEROCIVIL desde el mes de diciembre de 2022 venía incumpliendo la obligación de remisión diaria de información asociada a la implementación y uso de trayectorias aéreas, esto dado que, la última información entregada para el año 2022 correspondió a corte del mes de noviembre de ese año reportada mediante comunicación con radicado ANLA 2022254253-1-000 del 11 de noviembre de 2022, por ende para el mes de diciembre de 2022 no existían en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA radicados asociados a información diaria de descarga del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aerocivil, relacionada con trayectorias aéreas; fue hasta el día 3 de marzo de 2023 que la AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 2023043215-1-000 y 2023043258-1-000 remite a la ANLA información asociada a las trayectorias y trazas de radar de operaciones aéreas correspondientes a los años 2019, 2020, 2021, 2022 y lo corrido del año 2023, posteriormente aclarando mediante comunicación con radicado ANLA 2023056709-1-000 del 21 de marzo de 2023 que en estas comunicaciones no se relacionaba información correspondiente al año 2023, por lo cual mediante el mismo radicado remite información relacionada con trayectorias y trazas de radar de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado correspondiente a los meses enero, febrero y marzo de 2023, posterior a esto la AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20236200043652 y 20236200044242 del 27 de abril de 2023 remitió información sobre trazas de radar y operaciones aéreas con corte al mes de abril de 2023, así: *"(…)* *En el marco de ejecución de la Resolución 1728 del 04 de octubre de 2021 y modificada parcialmente a su vez por la Resolución 0301 del 01 de febrero de 2022 expedida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales; se remite por parte de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y el equipo consultor del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental, los archivos digitales de trayectorias y trazas de radar de operaciones aéreas ejecutadas en el Aeropuerto Internacional El Dorado con actualización a corte del mes abril – 2023.* *(…)"* *Adicional a lo anterior se tiene que, durante los días 1 y 2 de agosto de 2023 a través de un total de 31 radicados que registran en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA de esta Autoridad, la AEROCIVIL presentó información diaria correspondiente a la descarga de archivos del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aerocivil, relacionados con los niveles de ruido y trayectorias aéreas para el periodo 1 al 31 de mayo de 2023, dejando en evidencia que la AEROCIVIL no está dando cumplimiento a esta obligación toda vez que la entrega de información se está realizando de manera extemporánea, hecho que ha dificultado a la ANLA no solamente el efectuar un seguimiento riguroso a los impactos de ruido generados por el proyecto y el análisis de cumplimiento y efectividad de las medidas de manejo y obligaciones establecidas por esta Autoridad en el precitado acto administrativo, si no que a su vez, impide la atención clara, oportuna, detallada y congruente con lo solicitado en respuesta a las PQRSD que esta Autoridad ha venido brindado a los diferentes peticionarios que refieren presuntas afectaciones por altos niveles de ruido, toda vez que, durante los periodos en los que la AEROCIVIL no ha remitido dicha información, se han recepcionado PQRSD a la ANLA, que al no contar con los registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA, no se logra dar respuesta en lo relacionado a niveles de ruido.* *Lo anterior, ha sido solicitado a la AEROCIVIL mediante oficio con radicado ANLA 20234000285391 del 2 de agosto de 2023, dados los hallazgos que esta Autoridad ha logrado identificar en la falta de información y registros de ruido que han presentado las estaciones EMRI del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental.* *Con lo anterior se concluye que la AEROCIVIL no ha dado cumplimiento a la presente obligación, por lo cual se genera el requerimiento pertinente.*		
Fase II: *Una vez se dé cumplimiento a satisfacción de los requerimientos y obligaciones establecidas en la Fase I, la Aerocivil podrá entrar en una segunda Fase Operativa, en la que se autoriza la implementación de medidas ambientales para el manejo de los impactos generados en las franjas horarias*	*Permanente*	*NO*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

<table>
<tr><th colspan="3">Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021</th></tr>
<tr><th>Obligación</th><th>Carácter</th><th>Cumple</th></tr>
<tr><td>

de 05:00 a 05:59 por la pista norte y de 22:00 a 22:59 por la pista sur que se indican a continuación:

Medidas de Manejo Ambiental para Fase II

<table>
<tr><th>PISTA</th><th colspan="2">Horarios y Medidas de Manejo Ambiental</th><th>PISTA</th><th colspan="2">Horarios y Medidas de Manejo Ambiental</th></tr>
<tr><td rowspan="2">NORTE</td><td>05:00-05:59</td><td>Operación en dirección y sobre la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido ambiental

Laeq, hora – 55 Dba ± 2 Dba

evaluable en estaciones con categoría de uso de suelo residencial sobre las trayectorias aéreas – Para periodos semanales</td><td rowspan="2">SUR</td><td>22:00-22:59</td><td>Operación en dirección y sobre la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido ambiental

Laeq, hora-55 Dba±2Dba

evaluable en estaciones con categoría de uso de suelo residencial sobre las trayectorias aéreas – Para periodos semanales</td></tr>
<tr><td>06:00-04:59</td><td>Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015.</td><td>23:00-21:59</td><td>Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015.</td></tr>
</table>

El Artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 fue modificado mediante el Artículo Segundo de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, quedando de la siguiente manera las condiciones específicas de la Fase II:

Fase II:
Una vez se dé cumplimiento a satisfacción de los requerimientos y obligaciones establecidas en la Fase I, la Aerocivil podrá entrar en una segunda Fase Operativa, en la que se autoriza la implementación de medidas ambientales para el manejo de los impactos generados en las franjas horarias de 05:00 am a 06:59 am por las dos pistas como se indica a continuación:

Medidas de Manejo Ambiental para Fase II

<table>
<tr><th>PISTA</th><th colspan="2">Horarios y Medidas de Manejo Ambiental</th><th>PISTA</th><th colspan="2">Horarios y Medidas de Manejo Ambiental</th></tr>
<tr><td>NORTE</td><td>5:00-6:59</td><td>Operaciones en cualquier dirección.

Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4</td><td>SUR</td><td>5:00-6:59</td><td>Operaciones en cualquier dirección.

Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4</td></tr>
</table>

</td><td></td><td></td></tr>
</table>

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021							
Obligación						***Carácter***	***Cumple***
	7:00-4:59	*Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015.*		*7:00-4:59*	*Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015.*		

Análisis del cumplimiento

Sobre esta obligación es importante precisar que a partir del 1 de julio de 2022 según la información suministrada por la AEROCIVIL mediante la comunicación con radicado ANLA 2022122470-1-000 del 15 de junio de 2022, el Aeropuerto Internacional El Dorado implementa su operación aérea bajo las condiciones de la Configuración Operacional (Fase II) – Medidas de Manejo Ambiental Aprobadas por la ANLA, que a continuación se describen a detalle por pista y horario.

PISTA	***Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA - Configuración operacional***		***PISTA***	***Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA Configuración operacional***	
NORTE Localidad de Engativá	***05:00- 6:59***	*Operaciones en cualquier dirección. Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4*	***SUR Localidad de Fontibón***	***5:00-6:59***	*Operaciones en cualquier dirección. Las operaciones sobre hacia la ciudad de Bogo con restricciones por cu de ruido QC ≥ 4*
	7:00: 21:59	*Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de Aeronaves.*		***7:00: 21:59***	*Sin restricción alguna p la operación de todo tipo Aeronaves.*
	22:00 - 23:59	*Las operaciones podrán realizarse sobrevolando la ciudad.*		***22:00 - 23:59***	*Se permitirán los aterriza sin sobrevolar la ciud sentido occidente – orien*
	00:00- 04:59	*Las operaciones de decolaje se realizan en 100% sentido Oriente–Occidente, sin sobrevolar la ciudad.*		***00:00-04:59***	*Las operaciones de deco se realizan en 100% sen Oriente–Occidente, sobrevolar la ciudad.*
		Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección Occidente – Oriente			*Las operaciones aterrizaje se realizan en 100% en direcc Occidente – Oriente.*

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

Sobre lo anterior, esta Autoridad Nacional verificó a través de los datos de ruido en formato .csv, remitidos por la AEROCIVIL a la ANLA vía correo electrónico, con los registros de ruido aeronáutico de cada una de las estaciones de monitoreo de ruido inteligente – EMRI, que hace parte del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA, la configuración operacional Fase II, para lo cual, se tomaron las EMRI definidas bajo los criterios de la Resolución No. 2130 de 2004 de la AEROCIVIL, que se basa en el documento "Protección del medio ambiente" del Anexo 16 de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, Volumen I, "Ruido de las aeronaves". En dicha normativa y documentación se mencionan puntos a considerar de ruido lateral, sobrevuelo y de aproximación, que son EMRI_02, EMRI_03, EMRI_04, EMRI_7, EMRI_8 y EMRI_17, ubicadas así:

"(…)
Ver ***Figura 68. Ubicación estaciones EMRI_02, EMRI_03, EMRI_04, EMRI_7, EMRI_8 y EMRI_17 con estandarización OACI y el área de influencia en borde rojo Proyecto "Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación***

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

del Aeropuerto Internacional El Dorado"/Fuente: *Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA. Google Earth./Pág. 535 del Concepto Técnico 6332 del 28 de Septiembre de 2023.*

- ***Entre las 00:00 a las 4:59 horas. Para las pistas Norte y Sur.*** *Las operaciones de decolaje se realizan en 100% sentido Oriente–Occidente, sin sobrevolar la ciudad. Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección Occidente – Oriente*

La revisión de esta medida de manejo ambiental se realiza para la pista sur con la EMRI_03 y para la pista norte con las EMRI_02, las cuales cumplen con los estándares de la OACI al costado oriental de las pistas, encontrando que entre el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, en el horario entre la 00:00 a las 04:59 horas, operaron ciento cincuenta y siete (157) vuelos en este horario, sobre la ciudad de Bogotá, así:

Direction	***EMRI***	
	F002	***F003***
ARR	*18*	*49*
DEP	*42*	*48*

Fuente: *Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA remitidos por la AEROCIVIL a la ANLA – análisis de datos grupo Seguimiento de ANLA*

Adicional a lo anterior, teniendo en cuenta el aumento de PQRSD al expediente LAM0209 en la zona norte de Bogotá, desde el cambio de procedimientos aéreos implementados por la AEROCIVIL el 29 de diciembre de 2022, para lo cuales, esta Autoridad Nacional analizó los registros de ruido aeronáutico de la EMRI_34 ubicada en localidad de Suba en el barrio Niza Antigua, estación ubicada más al norte de la ciudad de Bogotá. De las 157 operaciones aéreas antes mencionados que se hallaron en incumplimiento de la configuración operacional en Fase II, con las estaciones con estandarización OCI entre las 00:00 a las 04:59 horas, la EMRI_34 ubicada fuera del aérea de influencia del proyecto, identifico 24 vuelos, así:

Direction	***EMRI_34***
ARR	*9*
DEP	*15*

Fuente: *Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA remitidos por la AEROCIVIL a la ANLA – análisis de datos grupo Seguimiento de ANLA*

- ***Entre las 05:00 a las 06:59 horas. Para las pistas Norte y Sur.*** *Operaciones en cualquier dirección. Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4*

La revisión de esta medida de manejo ambiental se realiza para la pista sur con la EMRI_03 y para la pista norte con las EMRI_02, las cuales cumplen con los requerimientos de la OACI, encontrando que entre el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, en el horario entre la 05:00 a las 06:59 horas, operaron 13 aeronaves con QC ≥ 4, en este horario de restricción, así:

NMT	***Event start time***	***Callsign***	***Direction***	***FIS Aircraft type***
F002 – F034	*24/07/2022 06:56:07*	*GTI080*	*DEP*	*B744*
F002 – F034	*26/07/2022 06:55:24*	*GTI060*	*DEP*	*B744*
F002	*06/11/2022 06:59:21*	*GTI080*	*DEP*	*B744*
F002 – F034	*27/11/2022 06:49:43*	*GTI080*	*DEP*	*B744*
F003	*27/11/2022 06:49:42*	*GTI080*	*DEP*	*B744*
F003 – F034	*16/12/2022 05:25:50*	*MPH6142*	*DEP*	*B744*
F002	*15/01/2023 05:23:15*	*KYE4520*	*DEP*	*B744*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021					
Obligación				***Carácter***	***Cumple***
F002	*15/01/2023 06:59:40*	*GTI080*	*DEP*	*B744*	
F002	*25/01/2023 06:59:43*	*GTI072*	*DEP*	*B744*	
F002 – F034	*03/04/2023 06:55:20*	*GTI080*	*DEP*	*B744*	
F002	*23/04/2023 06:56:18*	*GTI080*	*DEP*	*B744*	
F003	*15/01/2023 05:22:56*	*KYE4520*	*DEP*	*B744*	
F003	*03/04/2023 06:55:14*	*GTI080*	*DEP*	*B744*	

Fuente: *Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA remitidos por la AEROCIVIL a la ANLA – análisis de datos grupo Seguimiento de ANLA*

Para esta medida la ANLA también hizo un análisis adicional de las aeronaves con cuota de ruido registradas entre las 05:00 a las 06:59 horas por la EMRI_34, que fue la estación con más análisis en la atención de PQRSD del expediente LAM0209 por ser la estación ubicada más al norte de la ciudad de Bogotá, la cual, para el periodo de análisis del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023, registro 5 aeronaves de las 13 totales identificadas con las estaciones con estandarización OACI, que son las resaltadas en la tabla anterior.

- ***Entre las 22:00 a las 23:59 horas. Para la pista Sur****. Se permitirán los aterrizajes sin sobrevolar la ciudad, sentido occidente – oriente.*

La revisión de esta medida de manejo ambiental se realiza para la pista sur con la EMRI_03 (costado oriental) en la cual, para el horario de análisis no debería registrar operaciones aéreas y las EMRI_04 (costado occidental), en la cual, solo debería registrar aterrizajes, haciendo claridad que estas estaciones EMRI cumplen con los requerimientos o estandarización de la OACI.

Encontrando que entre el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, en el horario entre la 22:00 a las 23:59 horas, operaron cinco mil (5000) vuelos sobre la ciudad de Bogotá, así:

EMRI	***ARR***	***DEP***
F003	*44*	*4914*
F004	*Permitido*	*42*

Fuente: *Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA remitidos por la AEROCIVIL a la ANLA – análisis de datos grupo Seguimiento de ANLA*

Evidenciando con lo anterior que la AEROCIVIL no está dando cumplimiento a las medidas de manejo ambiental para la operación aérea en fase II en ninguno de los horarios establecidos con restricción y no se evidencian las acciones efectuadas para los incumplimientos.

Adicional a las observaciones y hallazgos correspondientes al cumplimiento de las medidas de manejo ambiental para la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado en Fase II, esta Autoridad Nacional, realizó un análisis de la cantidad de operaciones aéreas con cuota de ruido igual o mayor a 4 (QC≥4), que operan por la pista sur y que vuelvan sobre Bogotá entre las 22:00 a las 23:59 horas, horario que para la mayoría de capitalinos es de descanso, así mismo, dando atención a la cantidad de PQRSD que manifiestan entre otras altos niveles de ruido en horarios de descanso o sueño o dificultad para dormir en el paso de aeronaves muy ruidosas.

El análisis descrito en el párrafo anterior se realizó para el periodo del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento a peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRSD, presentadas para expediente LAM0209 durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, para el cual, se tomaron los registros de operaciones aéreas identificadas por la EMRI_02, que cuenta con estandarización OACI entre las 22:00 a las 23:59 horas, siendo este valor la base o 100% para el análisis.

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
En conclusión, en este horario (22:00 a las 23:59 horas) por la pista norte, la EMRI_02 identificó en total 7930 operaciones aéreas entre el 1/07/2022 al 18/05/2023, de las cuales el 2,3% (n=182), fueron con aeronaves con una cuota de ruido igual o mayor a 4 (QC≥4). *Sin embargo, este ejercicio, se debe correlacionar también en cumplimiento del seguimiento y aplicación en el marco de ejecución del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado por parte de los operadores aéreos, de conformidad a la Resolución 1599 de 2020 o sus posibles actualizaciones, Sub-medida 4 correspondiente, analizada y requerida en el Plan de seguimiento y monitoreo – PSM-01.*		
Obligaciones:		
PARÁGRAFO PRIMERO. *Las medidas de manejo ambiental aprobadas en el presente artículo no aplicarán para las aeronaves de todo tipo que tengan que utilizar dicho terminal como aeropuerto alterno por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad durante el período en que permanezcan dichas razones y que afecten la seguridad del vuelo, y las aeronaves que operen en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia, y vuelos especiales del Ministerio de Defensa. Sin perjuicio de lo anterior, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá reportar ante la ANLA dentro de las 24 horas siguientes después de sucedido el evento.*	*Permanente*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
En la justificación u observación indicada por la AEROCIVIL en el ICA_16, en el formato ICA 3ª 2022-2 se indica: *Para el periodo de reporte se cumple con el requerimiento* *Para el periodo objeto de análisis del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento a peticiones quejas reclamos, solicitudes y denuncias-PQRSD del expediente LAM0209, no se recibió por parte de la AEROCIVIL ningún reporte de aeronaves que operaron en los horarios de restricción según las medidas de manejo ambiental en fase II, con las excepciones indicadas en el parágrafo primero.* *Y de acuerdo con la revisión realizada por el equipo de seguimiento de la ANLA al cumplimiento de las medidas de manejo ambiental en Fase II, a través de los datos que deben ser remitidos diariamente del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA por parte de la AEROCIVIL, se evidenciaron hallazgos de operaciones aéreas en diferentes horarios que no dieron cumplimiento.* *Aunado a lo anterior, durante los análisis de respuesta a las PQRSD allegadas al expediente LAM0209, durante los meses de diciembre de 2022, enero y febrero de 2023, para lo cual, la ANLA revisó las EMRI más cercanas a la ubicación de los peticionarios, siendo estás las EMRI_34, EMRI_03, EMRI_10 y EMRI_23, se evidenciaron algunos hallazgos relacionados con la configuración operacional fase II, que fueron remitidos a la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2023072208-2-000 del 5 de abril de 2023, y en respuesta se tienen el radicado ANLA 20236200039822 del 26 de abril de 2023, donde la AEROCIVIL indica entre otras los siguiente:* *Para la restricción de cuota de ruido entre las 05:00 a las 06:59* *(…)*		

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Adicionalmente, los operadores aéreos que efectuaron estos procedimientos fueron aerolíneas de transporte aéreo de carga internacional de conformidad con el acuerdo y tratado del programa "cielos abiertos" entre los países de E.E.U.U y Colombia. *Es importante señalar que este acuerdo, impulsa el crecimiento económico y de competitividad entre las regiones debido a la conexión mediante el sector transporte aéreo. Ya que, bajo este acuerdo, las aerolíneas pueden ofrecer servicios aéreos más asequibles, convenientes y eficientes a los consumidores, al minimizar así, las limitaciones en las decisiones de las aerolíneas sobre las rutas, número de vuelos, horas de programación de operación y alianzas entre las aerolíneas. Generando un especial énfasis a que dichos operadores aéreos son de transporte aéreo de carga, con insumos para la conectividad entre los países por la carga movilizada.* *Por tal motivo, y de conformidad con los acuerdos establecidos de "cielos abiertos" por parte del Gobierno Nacional, las aerolíneas tienen un margen mayor de competitividad y operación para los aeropuertos nacionales y en especial para la terminal aérea de la Distrito Capital de Colombia.* *Así las cosas, las aerolíneas con revisión de operación del modelo de aeronave Boeing 747-400, fueron: (i) Sky Lease Cargo, (ii) Atlas Aír y (iv) Martín Air Cargo. De lo cual, dichos operadores aéreos pertenecen a un histórico operacional en una franja horaria temprana para el Aeropuerto Internacional El Dorado, asignando un Slot Aeroportuario que les permite por histórico de operaciones, realizar su operación con destino común y frecuente el Aeropuerto Internacional de Miami (KMIA – OACI Code).* *No obstante, las restricciones operacionales planteadas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, para los aeropuertos y que de conformidad con el Reglamento Aeronáutico Colombiano 14 – AERÓDROMOS, AEROPUERTOS Y HELIPUERTOS; todos los aeropuertos controlados y no controlados, disponen de las publicaciones de información aeronáutica (AIP) y que, en la sección de generalidades, indican la configuración operacional de pistas, entre otros aspectos.* *En el caso eventual, de que estos procedimientos hayan sido soslayados o presenten un posible incumplimiento, la Entidad mediante el Grupo de investigaciones y Sanciones a las infracciones por parte de la Secretaría de Autoridad Aeronáutica, se encarga de formular el procedimiento de investigación y posibles sanciones a las cuales hayan incurrido los operadores aéreos según el procedimiento del Reglamento Aeronáutico Colombiano, parte 13 – Régimen Sancionatorio por parte de la Aerocivil.* *Así las cosas, actualmente estos operadores se encuentran notificados y en curso de apertura de investigación sobre los posibles incumplimientos a las restricciones operacionales de orden ambiental para el Aeropuerto Internacional El Dorado, toda vez, que es la Secretaría de Autoridad Aeronáutica, la establecida en generar todos los mecanismos de validez de investigación a los operadores aéreos y de los cuales se estará notificando a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales sobre los avances que estos represente mediante el mecanismo de seguimiento al licenciamiento ambiental en los Informes de Cumplimiento Ambiental.* *(…)* *Sin embargo, esta Autoridad Nacional considera que la respuesta dada por la AEROCIVIL, para las operaciones aéreas realizadas en la restricción de cuota de ruido entre las 05:00 a las 06:59 horas, no exime del cumplimiento a las medidas de manejo ambiental establecidas para la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado bajo la configuración operacional aprobada en la Resolución 301 de 2022.* *Para la restricción de sobrevolar por la ciudad de Bogotá entre las 00:00 a las 04:59 horas* *En el análisis realizado por parte de la Aerocivil, se han identificado varias situaciones excepcionales en las operaciones aéreas que, debido a factores meteorológicos, técnicos o de seguridad, podrían haber afectado la seguridad del vuelo, las cuales se fundamentan a su vez con las recomendaciones por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI y los cuales fueron incluidos en el Estudio de Impacto Ambiental el cual motivó al desarrollo de la Resolución 1728 del 2021 – ANLA.* *Algunas de estas justificaciones técnicas podrían incluir:* • ***Condiciones meteorológicas adversas**: Las condiciones meteorológicas, como la niebla, la lluvia, la nieve o las tormentas, pueden afectar la visibilidad y la seguridad en el aeropuerto y en las rutas de vuelo.* • ***Mantenimiento de la aeronave:** Antes de cada vuelo, las aeronaves deben someterse a un riguroso proceso de mantenimiento para garantizar su seguridad y operatividad. Si durante el proceso de*		

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

preparación para el despegue se detecta algún problema técnico en la aeronave, es necesario solucionarlo antes de permitir el despegue.

- ***Congestión del espacio aéreo:*** *El espacio aéreo puede estar congestionado en ciertos momentos del día o en ciertos aeropuertos, lo que significa que hay un alto volumen de tráfico aéreo que puede afectar las horas de salida o despegue. No obstante, por disposiciones generales y de aviso, los operadores aéreos deben cumplir estrictamente con las indicaciones y restricciones operacionales establecidos para cada aeropuerto, en donde se incluye restricciones ambientales*
- ***Procedimientos de seguridad:*** *Los aeropuertos tienen estrictos procedimientos de seguridad que deben seguirse antes de permitir que una aeronave despegue. Esto puede incluir la inspección de carga, la revisión de documentos y la verificación de la identidad de los pasajeros y la tripulación.*

En resumen, las operaciones aéreas pueden no cumplir con el horario operacional en exactitud debido a una variedad de razones técnicas fundamentadas en seguridad operacional aérea, las cuales incluyen condiciones meteorológicas adversas, mantenimiento de la aeronave, congestión del espacio aéreo, procedimientos de seguridad y problemas técnicos imprevistos. Estas justificaciones técnicas son importantes para garantizar la seguridad y el funcionamiento eficiente de las operaciones aéreas para cualquier aeropuerto. Otra de las situaciones identificadas como una excepción operacional, es la denominada como "Aproximación frustrada", la cual se define como una maniobra de aborto para el procedimiento de aterrizaje durante la fase final del vuelo, debido a circunstancias que impiden realizar un aterrizaje seguro por parte de la tripulación. La aproximación frustrada se considera una situación anómala que puede tener implicaciones en la seguridad de la operación aérea, y su identificación o análisis, son parte integral del compromiso con la seguridad y calidad en la prestación de servicios aéreos.

A continuación, en la Ilustración 1. Procedimiento de aproximación frustrada se presenta a manera de ejemplo las condiciones que se pueden interpretar por el término de "Aproximación Frustrada":

"(…)
Ver ilustración 1 Pág. 542 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

Claramente, al representar este tipo de procedimientos, no se puede direccionar la configuración de despegue u aterrizaje de la aeronave para dar cumplimiento a las restricciones de configuración operacional de pistas, en razón a la primacía para la seguridad operacional del vuelo. Así mismo, se encontraron excepciones operaciones de aeronaves que posiblemente operaron en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencias. A continuación, se realiza una segregación de los despegues y aterrizajes por mes, donde se consolidan las operaciones reportadas por la autoridad, identificando: las estaciones que detectaron dicho evento, el "Callsign" de la operación, el modelo de la aeronave y la hora en que inicio la operación.

A continuación, se indican las operaciones aéreas por mes de evaluación y su correspondiente justificación:

"(…)
Ver Tablas 1, 2 y 3 Operaciones/Pág. 542 y 543 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

De lo anterior, se recalca que, para las operaciones de Excepción, la AEROCIVIL no dio cumplimiento a reportar ante la ANLA dentro de las 24 horas siguientes después de sucedido el evento, en cumplimiento de este parágrafo que se está analizando. Respecto a la descripción de operación frustrada, se considera que las mismas deben ser notificadas ante esta Autoridad Nacional.

En relación a la descripción de operación al margen se deja la siguiente observación, los hallazgos notificados, se tomaron con la columna ***"Event start time"*** *de los archivos enviados en formato .cvs, los cuales, tienen diferentes registros, de la misma operación aérea, pero registrada en diferente EMRI, como por ejemplo, las siguientes operaciones aéreas resaltadas en verde del oficio enviado por la ANLA con los hallazgos, donde la EMRI_23 inicia el registro de la operación aérea dos segundos después que la EMRI_03, lo anterior, consecuente con la distancia de estas estaciones a la cabecera de pista sur costado oriental, concluyendo así, que la columna* ***"Event start time"*** *registra la fecha y hora de inicio en el que la EMRI reconoce la operación aérea, más no la fecha y hora en la que dicho vuelo inicia el despegue en la pista asignada o inicia el aterrizaje en pista asignada (en tierra). Por lo anterior, se evidencia que las operaciones aéreas identificadas como "operación al margen" están incumpliendo los horarios de la configuración operacional en Fase II:*

"(…)

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Ver Tabla 5 Pág. 544 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023./Fuente: Imagen del Radicado ANLA 2023072208-2-000 del 5 de abril de 2023, con asunto: Seguimiento configuración operacional fase II con las medidas de manejo ambiental establecidas en la Resolución 301 de 2022, con la información del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA.		
PARÁGRAFO SEGUNDO. *La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil – AEROCIVIL deberá informar sobre las operaciones realizadas diferentes a las autorizadas en el presente Acto Administrativo que por razones meteorológicas y de seguridad fueron efectuadas en un plazo no mayor de 5 días de efectuada la acción.*	*Permanente*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
En la justificación u observación indicada por la AEROCIVIL en el ICA_16, en el formato ICA 3ª 2022-2 se indica: *Para el periodo de reporte se cumple con el requerimiento* *Para el periodo objeto de análisis del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento a peticiones quejas reclamos, solicitudes y denuncias-PQRSD del expediente LAM0209, no se recibió por parte de la AEROCIVIL ningún reporte de aeronaves que operaron en los horarios de restricción según las medidas de manejo ambiental en fase II, diferentes a las excepciones indicadas en el parágrafo primero.* *Y de acuerdo con la revisión realizada por el equipo de seguimiento de la ANLA al cumplimiento de las medidas de manejo ambiental en Fase II, a través de los datos que deben ser remitidos diariamente del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA por parte de la AEROCIVIL, se evidenciaron hallazgos de operaciones aéreas en diferentes horarios que no dieron cumplimiento, tal como se analizó en el artículo primero y se notificó a través del radicado ANLA 2023072208-2-000 del 5 de abril de 2023, descrito en el parágrafo primero del mismo artículo, donde se evidenciaron algunos hallazgos relacionados con la configuración operacional fase II, de operaciones aéreas que no están incluidas en las excepciones.*		
ARTÍCULO TERCERO. *Establecer las áreas de influencia para los medios abióticos, bióticos y socioeconómicos del proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado", de conformidad con las consideraciones expuestas en el presente acto administrativo:*		
1. Medio abiótico *"(…)* *Ver imagen en la Pág. 549 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* ***Obligación:*** *Anualmente, a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, la Aerocivil deberá actualizar la modelación realizada para la curva de ruido para el indicador LDN 65 Dba, de tal forma que se evidencien las eficiencias generadas por la aplicación de la cuota de ruido de carácter ambiental, la implementación del Decreto 2564 de 1999, así como por la aplicación de otras iniciativas tales como la reconversión de flota y la implementación de procedimientos PBN – Reconfiguración del espacio aéreo y fomento de la utilización de descenso y ascenso continuo, dentro del enfoque equilibrado de ruido.*	*Permanente*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
En la justificación u observación indicada por la AEROCIVIL en el ICA_16, en el formato ICA 3A 2022-2 se indica: *"Para el periodo de reporte se cumple con el requerimiento. Los informes de modelación de propagación de ruido se presentan año vencido. Para el periodo de reporte se presentará en el ICA del aeropuerto el Informe de modelación correspondiente al año anterior (2021). A partir del ICA para el primer semestre de 2023 se presentarán las actualizaciones cartográficas correspondientes en caso de aplicar que exige el requerimiento expuesto en este ítem."*		

<table>
<tr><th colspan="4">Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021</th></tr>
<tr><th>Obligación</th><th>Carácter</th><th>Cumple</th></tr>
<tr><td colspan="3">De acuerdo con expuesto por la AEROCIVIL, así como la obligación para el medio abiótico de este artículo tercero, esta Autoridad Nacional, considera que la modelación de la curva de ruido de 65dB(A) con el indicador LDN, permite hacer control y seguimiento a la misma, con el fin de validar que no exista trascendencia de los niveles de ruido sobre áreas que no presentan impactos socioambientales declarados en este acto administrativo (Res 1728/2021), por lo que debe ser proyectada y presentada con una temporalidad no mayor a tres meses, terminado el año a analizar. Es claro que la obligación no menciona su presentación en los informes ICA, lo cual hace perder la oportunidad a esta Autoridad en el análisis de la situación del aeropuerto.

Igualmente, las observaciones y requerimientos de esta Autoridad Nacional referente a la modelación de ruido, fueron incluidas en la medida 6 "Medidas de simulación y cálculo de contornos de ruido" en el subtítulo 5.5.1 Seguimiento al Plan de Seguimiento y Monitoreo del medio abiótico, donde se identificó que con la actualización de los procedimiento aéreos implementados por la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre de 2023 y que motivaron el aumento de PQRSD, se evidencia una de trascendencia de los impactos por ruido, afectando áreas, barrios o poblaciones distintas al área de influencia que hizo parte de la modificación de licencia acogida mediante Resolución 1728 de 2021.

Es por lo anterior y al objeto que tiene las modelaciones y simulaciones de ruido de validar que las medias ambientales implementadas, estén siendo eficientes en la mitigación del impacto en relación con la población afectada por el ruido generado por las aeronaves que operan en el Aeropuerto Internacional El Dorado, lo que motivó a esta Autoridad a contar con este tipo de estudios y análisis de manera semestral, sin modificar la periodicidad anual requerida para los mismo. Ver Figura 70.

Igualmente, es importante tener en cuenta las observaciones descritas del área de influencia del medio socioeconómico, indicadas en este mismo artículo tercero, ya que las mismas, están estrechamente relacionadas con el medio abiótico específicamente con el componente ruido.

De acuerdo con lo anterior, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimento a esta obligación, toda vez que el informe de modelación de propagación de ruido presentado, no corresponde al periodo ICA 16 presentado, igualmente, en el mismo no se identifica, ni analizan las eficiencias generadas por la aplicación de la cuota de ruido de carácter ambiental, la implementación del Decreto 2564 de 1999, así como por la aplicación de otras iniciativas tales como la reconversión de flota y la implementación de procedimientos PBN – Reconfiguración del espacio aéreo y Fomento de la utilización de descenso y ascenso continuo, dentro del enfoque equilibrado de ruido, indicado para el cumplimiento de esta obligación.</td></tr>
<tr><td>4.Medio Socioeconómico

"(…)
Ver Figura Área de influencia socioeconómica para la modificación de la Licencia Ambiental/Fuente: SIG Web, ANLA – Consultado el 20/06/2021/ Pág. 552 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

El área de influencia socioeconómica del proyecto está conformada por las siguientes unidades territoriales menores:

Tabla Unidades territoriales que conforman el área de influencia socioeconómica
<table>
<tr><th colspan="2">Localidad de Fontibón</th><th colspan="2">Localidad de Engativá</th></tr>
<tr><th>UPZ</th><th>Barrios</th><th>UPZ</th><th>Barrios</th></tr>
<tr><td rowspan="3">75 Fontibón</td><td>Atahualpa (incluye los sectores El Charguito y Atahualpa El Cajón)</td><td rowspan="3">30 Boyacá Real</td><td>Santa Helenita</td></tr>
<tr><td>Internacional (incluye la urbanización El Chital)</td><td>Boyacá (incluye el sector Veracruz)</td></tr>
<tr><td>Las Flores</td><td>Florida Blanca (incluye los sectores Florida Blanca I y Florida Blanca II)</td></tr>
</table></td><td>Permanente</td><td>NO</td></tr>
</table>

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021							
Obligación						***Carácter***	***Cumple***
		Versalles Fontibón		*Villaluz (incluye Alameda de Villaluz)*			
		Los Cámbulos (incluye la urbanización El Triunfo)		*El Real*			
		La Giralda (incluye La Giralda II)		*San Marcos*			
		Santander		*El Luján*			
		La Cabaña El Rubí (incluye La Cabaña II)		*S.C Normandía*			
		La Isla		*Santa Cecilia*			
		Rubén Vallejo		*El Encanto*			
		Villa Beatriz	*31 Santa Cecilia*	*Los Monjes (incluye Torres de Diamante)*			
		Veracruz		*S.C. San Ignacio (incluye Kalatea, San Cayetano Norte, San Juan y El Doradito)*			
	76 San Pablo	*El Pedregal*		***Conjunto Multifamiliar Colseguros***			
		Batavia		***S.C. Normandía Occidental***			
		Selva Dorada		***Multifamiliar Covimac***			
		Brisas Aldea		***Urbanización Nueva Normandía***			
		El Triángulo		***Bosques de Normandía***			
		Villa Liliana		***S.C. Boyacá***			
		El Refugio		***Normandía IV Sector***			
		La Zelfita	*73 Garcés Navas*	*Los Ángeles*			
		Aldea		*Viña del Mar*			
	114 Modelia	*Urb. Arabia (incluye los conjuntos Abadía, Rincón de la Abadía y El Molino de la Abadía I)*	*74 Engativá*	*Las Mercedes*			
		San Antonio de Fontibón		*El Muelle I*			
		Oviedo		*Alameda*			
		El Rubí (incluye las urbanizaciones Bengala Costabella y Torres del Rubí)		*Danubio Centauros*			
		Rincón Santo (incluye Rincón Santo I)		*Villa El Dorado Norte*			
		Urb. Cofradía (incluye la urbanización Cofradía II Sector)		*San Antonio Norte*			
		El sector denominado como S.C Ferrocaja en cartografía oficial no es barrio y está conformado por los conjuntos residenciales llamados Bosques de Modelia		*El Verdún*			
		Capellanía (incluye conjuntos residenciales no informados por Aerocivil)		*Villa El Dorado San Antonio*			
		Santa Cecilia		*Villa Mary*			

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021						
Obligación					***Carácter***	***Cumple***
	Modelia Occidental (sector de conjuntos residenciales)			*Villa Sandra*		
	Rincón de Modelia			*El Palmar I y II*		
	Modelia			*El Mirador*		
	Camavieja			*S.C. Engativá Zona Urbana*		
	San José de Fontibón			*Sabanas del Dorado I*		
	La Rosita			*Linterama*		
	Urb. Parque Afir (la comunidad lo reconoce como Urbanización Parque Ofir El Trébol y del mismo modo lo registra IDPAC)			*Los Laureles*		
	Altos de San Sebastián			*Villa Gladys*		
	Bellavista Los Pantanos			*Porvenir*		
115 Capellanía	*Tierra Firme (sector que colinda con el humedal Capellanía y no es reconocido por Asojuntas)*			*Marandu-Urb. Fiorita*		
	Urb. El Jardín (conocido como San José)			*Villa Claver I y II*		
	Puerta de Teja (incluye los sectores Puerta de Teja El Triángulo y Puerta de Teja, dos sectores identificados en la cartografía oficial consultada por Aerocivil)	*116 Álamos*		*Los Álamos*		
	Bogotano I (uso industrial)			*La Isabela II Etapa*		
	Bogotano II (uso industrial)			***El Paseo***		
	San José de Las Pistas (uso industrial)	***26 Las Ferias***		***San Joaquín***		
				San Joaquín Norte		
117 Aeropuerto El Dorado				***La Religuia***		
				Acapulco		
				Urb. Acapulco		
				Los Almendros II		
				La Cabaña		
				El Laurel – La Europa		
		Municipio de Funza		*Vereda El Hato*		
				Vereda La Isla		
				Vereda Florida		
				Vereda Cacique		
Las unidades territoriales en negrita son las identificadas para el área de influencia que se impone al proyecto y que serán objeto de revisión de la correspondencia entre la cartografía oficial y la organización territorial comunitaria.						

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Fuente: *Equipo de Evaluación Ambiental ANLA, a partir de la información de los capítulos 4 y 5.3 del Complemento del Estudio de Impacto Ambiental con radicado ANLA No. 2021083394-1-000 del 29 de abril de 2021.*		
Análisis del cumplimiento		

Con relación a esta obligación la AEROCIVIL mediante formato ICA 3ª incluido en el ICA 16, indica lo siguiente:

> *"(…)*
> *Para el periodo de reporte se cumple con el requerimiento.*
> *(…)"*

No obstante, lo anterior, es importante en primer lugar, tener en cuenta que mediante el numeral 1.3 del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 esta Autoridad impuso a la AEROCIVIL la siguiente obligación:

> *"Remisión diaria a esta Autoridad vía correo electrónico a licencias@anla.gov.co con copia a centromonitoreo@anla.gov.co, de los archivos de descarga del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aerocivil, relacionados con los niveles de ruido y trayectorias aéreas, en formato .csv" cursiva y subrayado fuera del texto original.*

Esto producto del ciberataque del cual fue víctima la AEROCIVIL el 31 de agosto de 2021 y como consecuencia del hecho la ANLA perdió la conexión remota que mantenía con el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA hoy denominado Centro de Monitoreo Aeroambiental de esa entidad, por lo cual surgió la necesidad de crear un mecanismo que permitiera diariamente contar con la información asociada a resultados de monitoreo de ruido y trayectorias razón por la cual surgió la obligación antes citada.

Entendiendo el contexto anterior frente a la obligación establecida de remisión de información diaria, esta Autoridad en verificación al cumplimiento de la misma durante el periodo del presente seguimiento específico identifica para el caso puntual de trayectorias aéreas que la última información entregada por parte del titular de la licencia ambiental para el año 2022 correspondió a corte del mes de noviembre de esa anualidad reportada por la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 2022254253-1-000 del 11 de noviembre de 2022 y con una entrega posterior de información respecto al reporte diario de trayectorias aéreas el día 3 de marzo de 2023 mediante comunicaciones con radicados ANLA 2023043215-1-000 y 2023043258-1-000, es así que el titular de la licencia ambiental remite a la ANLA información asociada a las trayectorias y trazas de radar de operaciones aéreas correspondientes a los años 2019, 2020, 2021, 2022 y lo corrido del año 2023, sin embargo en verificación de la información por parte del Centro de Monitoreo se observa que los archivos no contienen información respecto a las trayectorias del año 2023.

Posteriormente, la AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 2023051002-1-000 y 2023051023-1-000 del 13 de marzo de 2023 indicó lo siguiente:

> *"(…)*
>
> *En el marco de ejecución de la Resolución 1728 del 04 de octubre de 2021, modificada parcialmente por la Resolución 0301 del 01 de febrero de 2022 por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA); la Aerocivil como titular del licenciamiento en lado aire del Aeropuerto Internacional El Dorado, se permite en notificar avances administrativos y contractuales para la operación del Sistema de Vigilancia*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
y Control Ambiental SVCA en la vigencia 2022 al 2026, de igual manera actualización de los procedimientos aéreos del Aeropuerto Internacional El Dorado, en los siguientes términos: (…)" *"(…)* ***II. ACTUALIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS AÉREOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO*** *La Entidad se permite comunicar que, en cumplimiento de la política de mantener la seguridad de las operaciones aéreas del Aeropuerto, se procedió en realizar actualización de los procedimientos aéreos a partir de la última actualización del AIP – SKBO con fecha de publicación 29 de diciembre de 2022 mediante la razón de cambio AIRAC AMDT 64/22 para el Aeropuerto Internacional El Dorado.* *Dicha justificación de actualización de procedimientos aéreos tiene como sustento la unificación y el concepto de procedimientos PBN, que, si bien la tecnología implementada para el desarrollo de los procedimientos se ha ejecutado en un 100%; la reconfiguración del espacio aéreo continuamente presenta actualizaciones en su eficiencia, seguridad operacional y criterios ambientales. Así las cosas y, de conformidad con el Grupo de Diseño de procedimientos de vuelo perteneciente a la Dirección de Operaciones de Navegación Aérea, se estableció el rediseño y publicación de los procedimientos de salida RNAV con especificaciones de navegación RNAV1, para ser incluidos en la enmienda 64 del AIP – SKBO.* *De esta manera, se unificaron los procedimientos de salida convencionales con los procedimientos de salida PBN en el Aeropuerto Internacional El Dorado, debido a las características de seguridad operación y riesgo de vuelo que se presentaban y fueron emanados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), toda vez que, los procedimientos contienen el criterio de abatimiento de ruido y mayor altitud por el aumento del gradiente de ascenso en las cartas de navegación.* *Así, esta actualización de procedimientos será considera de monitoreo continuo en los parámetros ambientales del sistema de vigilancia y control ambiental con la instalación de estaciones de monitoreo de ruido (EMRI) en lugares adicionales que permitan una valoración ambiental.* *(…)"* *Sobre lo anterior como bien se nota fue hasta el 13 de marzo de 2023, que la AEROCIVIL suministra información a esta Autoridad acerca de la actualización de los procedimientos o trayectorias aéreas que implementó a partir del 29 de diciembre de 2022, es decir, 74 días posteriores a la implementación traduciéndose esto en más de dos (2) meses. Adicional a lo anterior, el titular de la licencia ambiental llevó a cabo la actualización de procedimientos aéreos PBN y trayectorias sin presentar de manera previa ante esta Autoridad las consideraciones de orden ambiental y social que se tuvieron en cuenta frente a los cambios realizados según se verificó en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA en el cual no se hallaron radicados asociados a ello, así como tampoco llevó a cabo procesos previos de sensibilización, información, socialización ni divulgación ante las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros de las unidades territoriales identificadas tanto del área de influencia del proyecto como fuera de ésta acerca de las modificaciones en tales procedimientos y trayectorias, esto según la verificación realizada en el mismo sistema de información de esta Autoridad, así como así en revisión del ICA 16 presentado ante esta Autoridad bajo los radicados 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023, tampoco se observa información relacionada con la identificación y definición de las zonas y comunidades de la ciudad de Bogotá que se verían impactadas con tal actualización; igualmente no se observan soportes que den cuenta de la ejecución de acciones previas de orden informativo, socializaciones y/o acciones de sensibilización dirigidas a las comunidades identificadas con el objetivo de manejar de manera preventiva los impactos por ruido aeronáutico que pudieron darse producto de la actualización de los procedimientos PBN y trayectorias aéreas, considerando*		

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
que al haber implementado los nuevos procedimientos a partir del 29 de diciembre de 2022, en el ICA 16 que reportó las actividades desarrolladas durante el segundo semestre de 2022 con corte al 31 de diciembre de ese año se debieron incluir los soportes de las actividades previas de información y comunicación que era necesario ejecutar con las comunidades, autoridades, organizaciones sociales y entre otras correspondientes. *Con lo anterior, la AEROCIVIL no consideró la trascendencia de los impactos que tal actualización podría generar en las comunidades que estarían ubicadas bajo el espacio aéreo determinado para ejecutar los nuevos procedimientos y trayectorias aéreas, motivando esto que esas comunidades de manera masiva optaran por la radicación de un número considerable de PQRSD dado que desconocían la situación que se estaba presentando toda vez que adujeron percibir ruido aeronáutico en sectores de la ciudad de Bogotá que no contaba con este tipo de tránsito aéreo. Es así que, presentada esta situación ante la ANLA recepcionó 74 PQRSD asociadas a este evento, no obstante y como ya se mencionó, durante más de dos (2) meses de ausencia de información a causa de la extemporaneidad con que la AEROCIVIL informó respecto a tales cambios, esta Autoridad no contó con información técnica actualizada con la que pudiese atender las peticiones referidas por las comunidades dificultando con ello el cumplimiento de las funciones otorgadas a esta Autoridad y definidas a través de la Ley 99 del 22 de diciembre de 1993, Decreto-Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011, el Decreto Único Reglamentario 1076 del 26 de mayo de 2015 y el Decreto 376 del 11 de marzo de 2020.* *Continuando con la cronología, mediante comunicación con radicado ANLA 2023056709-1-000 del 21 de marzo de 2023 la AEROCIVIL en alcance a las comunicaciones con radicados ANLA 2023043215-1-000 y 2023043258-1-000 del 3 de marzo de 2023 aclara que en esos documentos no incluyeron información correspondiente al reporte diario de trayectorias para el año 2023, aun cuando así lo mencionaban, es así que mediante el radicado del 21 de marzo de 2023 remite información asociada con las trayectorias y trazas de radar de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado correspondiente a los meses enero, febrero y marzo de 2023, información con la cual la ANLA a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la entidad puede acceder a la descarga de datos y verificación de las trayectorias implementadas por la AEROCIVIL a partir del mes de enero de 2023 y que estaban motivando la radicación de PQRSD por parte de habitantes de sectores ubicados fuera del área de influencia del proyecto en el nororiente de la ciudad de Bogotá.* *Es así que, producto de la verificación realizada por el Centro de Monitoreo de la ANLA se logra obtener información comparativa sobre la implementación de trayectorias aéreas para el mes de noviembre de 2022, es decir, previo a la actualización de los procedimientos PBN y trayectorias, respecto a la implementación de trayectorias en el mes de enero de 2023, es decir posterior a la actualización de los procedimientos, dando como resultado la siguiente imagen:* *"(…)* *Ver Figura 69. Trayectorias aéreas Aeropuerto Internacional El Dorado* *1 de noviembre de 2022 (trazas color fucsia)* *1 de enero de 2023 (trazas color verde)* *Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales - ANLA* *Pág. 557 del concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *Con la anterior imagen en la cual se señala con línea color azul el área de influencia del proyecto de acuerdo con la curva de 65dB, es posible confirmar y concluir que en efecto para el mes de noviembre de 2022 la AEROCVIL venía implementando las trayectorias históricamente definidas (trazos en color rojo) y consecuentes con el área de influencia definida para el proyecto en el marco*		

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
de la modificación de la licencia ambiental autorizada por esta Autoridad mediante el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. *No obstante, en el mes de enero de 2023 se observa que hubo una modificación en las trayectorias (trazos color verde) implementadas por las aeronaves que hacen uso del Aeropuerto Internacional El Dorado, con un traslado notorio hacia el oriente de la ciudad de Bogotá y desplazamiento hacia el norte de la misma, coincidiendo tal modificación de trayectorias con las localidades de Barrios Unidos, Suba y Usaquén la cuales como ya se observó anteriormente correspondieron a las localidades fuera del área de influencia que generaron un incremento en la radicación de PQRSD ante la ANLA para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023 motivadas por el uso de trayectorias no habituales por parte de las aeronaves que operan desde el Aeropuerto Internacional El Dorado, situación que llevó a percibir por parte de los habitantes de los sectores Andes, Modelo Norte José Joaquín Vargas, Niza Antigua, El Batán, Pasadena, Santa Bárbara Occidental, La Calleja, Santa Ana Oriental, Chicó, Pontevedra, Canaima, Prado Veraniego, Mazurén, Julio Flores, Mirandela y Victoria Norte entre otros de la zona, presuntos altos niveles de ruido aeronáutico tal como se observa en la siguiente figura cuya línea color fucsia muestra el área de influencia del proyecto de acuerdo a lo definido en el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 para la curva de ruido de 65dB, la línea color azul muestra el desplazamiento del área de influencia antes mencionada a partir de la implementación de los nuevos procedimientos (29 de diciembre de 2022) y las trazas color naranja en el círculo rojo, señalan las trayectorias utilizadas por las aeronaves entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023 observándose bajo estas los barrios antes indicados, confirmando de esta manera que efectivamente las PQRSD provenientes de tales sectores se basaron en el uso de ese espacio aéreo por parte de la AEROCIVIL:* *"(…)* *Ver Figura 70. Trayectorias aéreas Aeropuerto Internacional El Dorado entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023/Barrios Nororiente de la ciudad de Bogotá bajo trayectorias (círculo rojo)/Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA* *Pág. 558 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *Esto teniendo en cuenta tal como ya se mencionó que, previo a la implementación de los nuevos procedimientos o trayectorias aéreas, la AEROCIVIL no presentó ante la ANLA información asociada a la actualización de procedimientos PBN y trayectorias que pretendía llevar a cabo, así como en el ICA 16 presentado ante esta Autoridad bajo los radicados 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023, tampoco se observa información relacionada con la identificación y definición de las zonas y comunidades de la ciudad de Bogotá que se verían impactadas con tal actualización; igualmente no se observan soportes que den cuenta de la ejecución de acciones previas de orden informativo, socializaciones y/o acciones de sensibilización dirigidas a las comunidades identificadas con el objetivo de manejar de manera preventiva los impactos por ruido aeronáutico que pudieron darse producto de la actualización de los procedimientos PBN y trayectorias aéreas.* *En ese orden de ideas para el día 18 de mayo de 2023 se contaba con un total de **74** PQRSD asociadas a trayectorias aéreas no habituales, siendo **67** PQRSD provenientes de sectores de la ciudad de Bogotá localizados fuera del área de influencia como se observa en la siguiente figura.* *"(…)* *Ver Figura 71. Temáticas de PQRSD por localidad fuera del área de influencia/Fuente: Base de Datos y Tablero de Control de PQRSD Exp.LAM0209/Pág. 559 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*		

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
De las PQRSD mencionadas se obtuvo una PQRSD a nombre de la señora Claudia Almanza presentada ante esta Autoridad mediante la comunicación con radicado ANLA 2023035559-1-000 del 23 de febrero de 2023 en la cual refirió solicitud de visita al sector de Niza Antigua con el objetivo de verificar la situación presentada en el sector por el uso de trayectorias aéreas no habituales y presuntos altos niveles de ruido aeronáutico, en efecto la visita se llevó a cabo el día 30 de marzo de 2023 por parte de esta Autoridad con la participación de profesionales de las subdirecciones de seguimiento de licencias ambientales y mecanismos de participación ciudadana ambiental, así como asistencia por parte de profesionales de la AEROCIVIL, durante la actividad se contó con la asistencia de la peticionaria y otros habitantes no sólo del barrio Niza Antigua sino de otros sectores del nororiente de la ciudad de Bogotá como El Batán, Chicó, Pasadena, Santa Bárbara, Santa Bárbara Occidental, Santa Ana Oriental, La Calleja, Canaima, entre otros, quienes manifestaron afectaciones por el paso de aeronaves sobre esos sectores y que consideran no es la ruta aérea habitual, sumado esto a la frecuencia de la operación y altos niveles de ruido. Dada la situación expuesta por los habitantes de esos sectores, la AEROCIVIL asumió como compromiso generar espacios de socialización para dar a conocer la información técnica que les justificó realizar la actualización de los procedimientos aéreos. *Sobre lo anterior, si bien las PQRSD se originaron en barrios ubicados en el nororiente de la ciudad de Bogotá, la actualización de procedimientos PBN aéreos y trayectorias a partir del 29 de diciembre de 2022 y hasta el 18 de mayo de 2023 también se dieron para el tránsito de aeronaves en dirección al sur de la ciudad de Bogotá, tal como se observa en la siguiente figura dentro del círculo color rojo, no obstante, para este caso no se presentaron PQRSD asociadas a reconfiguración del espacio aéreo como se puede visualizar en la siguiente figura:* ***"(...)*** *Ver Figura 72. Trayectorias aéreas Aeropuerto Internacional El Dorado entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023/Barrios Suroccidente de la ciudad de Bogotá bajo trayectorias (círculo rojo)/Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA* *Pág. 560 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *Posterior a la identificación por parte de esta Autoridad respecto a la actualización de procedimientos aéreos PBN y trayectorias, efectuada por la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre de 2022, la ANLA en respuesta a comunicación de esa entidad con radicado 2023051002-1-000 del 13 de marzo de 2023 asociada a información sobre el proceso de contratación del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental a partir del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA) y actualización de los procedimientos aéreos del Aeropuerto Internacional El Dorado, mediante comunicación con radicado 20234000038541 del 4 de mayo de 2023 requiere la siguiente información:* *"(…)* *respecto al numeral "**II ACTUALIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS AÉREOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO"** de la comunicación referenciada en el asunto, se requieren las siguientes claridades e información por parte de la AEROCIVIL:* *a. Presentar información detallada y gráfica respecto a las modificaciones realizadas a los procedimientos aéreos, presentando una comparación entre las condiciones anteriores al cambio de procedimientos y las condiciones actuales con los procedimientos actualizados, enfatizando en describir y mostrar en qué consistieron los cambios reportados.* *b. Informar el porcentaje y avance de implementación de los procedimientos actualizados. Si es necesario informar la proyección de implementación de los mismos.*		

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

c. Definir cuáles fueron los criterios ambientales y explicar la forma en que se tuvieron en cuenta dentro de la actualización de procedimientos aéreos que reporta en la comunicación referenciada en el asunto.

d. Dentro de la definición de los procedimientos aéreos actualizados, informar si fueron realizados ejercicios de modelación de escenarios en el marco de tal actualización y de manera consecuente explicar bajo qué mecanismos fueron evaluadas las posibles repercusiones de carácter social y ambiental que esos cambios podrían generar en el área de influencia bajo la curva de 65dB definida en el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

e. Como es de su conocimiento, se ha detectado aumento en el reporte de quejas provenientes de sectores de la ciudad de Bogotá que se encuentran fuera del área de influencia y desde los cuales no se tenían registros de comunicaciones anteriormente, por lo cual es necesario que explique claramente si estos nuevos procedimientos implican modificaciones a los corredores de las trayectorias de radar inicialmente definidas y evaluadas por esta Autoridad.

f. Presentar los documentos mencionados en su comunicación asociados al rediseño y publicación de los procedimientos de salida RNAV con especificaciones de navegación RNAV1, para ser incluidos en la enmienda 64 del AIP – SKBO, así como los correspondientes a la actualización del AIP – SKBO con fecha de publicación 29 de diciembre de 2022 mediante la razón de cambio AIRAC AMDT 64/22 para el Aeropuerto Internacional El Dorado.

g. Informar en el marco de las medidas establecidas en la ficha de manejo para el medio socioeconómico PMA-PGS-02 Información y comunicación, las acciones de información y socialización acerca de la actualización de los procedimientos aéreos mencionados en su comunicación, desarrolladas frente a las comunidades del área de influencia establecida para el proyecto a través del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y aquellas que si bien no hacen parte de esa área de influencia sí se encuentran dentro del corredor aéreo utilizado actualmente producto de la actualización de tales procedimientos que según usted informa se dieron a partir de la última actualización del AIP – SKBO con fecha de publicación 29 de diciembre de 2022 mediante la razón de cambio AIRAC AMDT 64/22 para el Aeropuerto Internacional El Dorado.

De acuerdo con lo descrito esta Autoridad Nacional solicita que en un plazo no mayor a quince (15) días la AEROCIVIL presente la información listada tanto para operación del sistema de vigilancia y control ambiental, así como referente a la actualización de los procedimientos aéreos del Aeropuerto Internacional El Dorado.

(…)"

Referente a lo anterior, la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 20236200311042 del 5 de julio de 2023 en respuesta a comunicación de esta Autoridad con radicado 20234000038541 del 4 de mayo de 2023, indica lo siguiente frente a la actualización de procedimientos aéreos y trayectorias realizados a partir del 29 de diciembre de 2022 puntualmente lo que refiere a la información requerida para el medio socioeconómico:

"(…)

En ese sentido la Aerocivil sustentada en el documento "PANS ATM 4444 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el cual fue actualizado según enmienda 11 de 2022 con base en la Circular 350 de la OACI (Directrices para la aplicación de salidas de divergencia reducida), donde permite salidas de pistas paralelas independientes hasta dos (2) millas después del extremo de salida de pista sin la aplicación de separación de 30 grados", así como, lo establecido en el documento 8168 "OPERACIÓN DE AERONAVES" – Volumen II "construcción de procedimientos de vuelo visual y por instrumentos" – capítulo 2 "PROCEDIMIENTOS GENERALES PARA PROCEDIMIENTOS DE SALIDA" – numeral 2.2.4, donde expresa: "La aeronave mantendrá la dirección de la pista hasta alcanzar una altura mínima de 120 m (394 ft) (Cat H, 90 m (295 ft)) por encima de la pista/FATO antes de comenzar

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
el viraje"; Decide actualizar los procedimientos únicamente en la fase de salida inicial sin la aplicación de la divergencia de 15 grados al costado izquierdo para la pista norte, o 15 grados para las salidas por la pista sur; de esta manera se mitigo la ventana de riesgo operacional que se encontraba latente desde el año 2017. *De igual manera se aclara que con la actualización de los procedimientos RNAV 1 en la fase inicial de salida del aeropuerto El Dorado, se unificaron a una sola trayectoria las salidas convencionales, "las cuales se encuentran diseñadas y publicadas desde hace más de una década" con las salidas PBN, lo que beneficia al medio ambiente, al confinar en una sola las diferentes trayectorias de vuelo.* *"(…)* *Ver cuadro y gráfica Pág. 562 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* ***Nota 1:** A partir del 29 de diciembre de 2022, se cambia la nomenclatura de pistas del aeropuerto internacional el dorado, debido a la actualización por declinación magnética.* ***Nota 2:** Se aclara que con la actualización de los procedimientos PBN despegando del aeropuerto internacional El Dorado, se modificaron levemente las trayectorias en el área de influencia (únicamente 16° grados de desviación), por fuera del área de influencia, las trayectorias han sido desplazadas y seguirán sufriendo modificaciones por tratarse de operaciones aéreas dinámicas, las cuales se desplazan conforme a variables como: seguridad operacional, meteorología cambiante y avances en la ciencia aeronáutica entre otros.* ***Literal b:** "(...)Informar el porcentaje y avance de implementación de los procedimientos actualizados. Si es necesario informar la proyección de implementación de estos. (...)"* ***Respuesta al literal b:*** *Cabe resaltar, que los procedimientos objeto de cambio fueron realizados con mínimas actualizaciones con los fines de mitigar tanto el impacto ambiental a la población, como, el de reducir el riesgo de seguridad operacional de las aeronaves que sobrevuelan la ciudad de Bogotá, de esta manera el avance de los procedimientos actualizados llegó al 100%, de tal manera que desde el pasado 18 de mayo de 2023, se iniciaron las actividades aéreas como se muestra a continuación.* *"(…)* *Ver tabla y gráfica Pág. 563 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* ***Literal c:** "(...) Definir cuáles fueron los criterios ambientales y explicar la forma en que se tuvieron en cuenta dentro de la actualización de procedimientos aéreos que reporta en la comunicación referenciada en el asunto. (...)"* ***Respuesta al literal (c):*** *En el rediseño de los procedimientos de salida se tuvieron en cuenta los criterios de diseño de procedimientos establecidos en el Documento 8168 de la Organización de Aviación Civil Internacional, con el objetivo de reducir el sobrevuelo de las aeronaves en la ciudad y desplazar su trayectoria hacia el occidente de la autopista norte, cerca de los cerros de suba.* *Literal d: "(...) Dentro de la definición de los procedimientos aéreos actualizados, informar si fueron realizados ejercicios de modelación de escenarios en el marco de tal actualización y de manera consecuente explicar bajo qué mecanismos fueron evaluadas las posibles repercusiones de carácter social y ambiental que esos cambios podrían generar en el área de influencia bajo la curva de 65dB definida en el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. (...)"* ***Respuesta al literal (d):*** *En concordancia con las respuestas anteriores, está Dirección reitera que los cambios realizados dentro del área de influencia del aeropuerto El Dorado fueron los mínimos_requeridos por solicitudes de las aerolíneas por motivos de seguridad operacional.*		

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

Literal e: "(...).Como es de su conocimiento, se ha detectado aumento en el reporte de quejas provenientes de sectores de la ciudad de Bogotá que se encuentran fuera del área de influencia y desde los cuales no se tenían registros de comunicaciones anteriormente, por lo cual es necesario que explique claramente si estos nuevos procedimientos implican modificaciones a los corredores de las trayectorias de radar inicialmente definidas y evaluadas por esta Autoridad. (...)"

Respuesta al literal (e):
Los nuevos procedimientos publicados en la enmienda 65, con fecha 18 de mayo de 2023, no modifican la trayectoria inicial de despegue, toda vez que mantienen rumbo de pista de 135°, tal como se ha venido realizando desde el pasado 29 de diciembre de 2022, lo anterior para evitar afectar la seguridad operacional de las aeronaves; Pero ahora, inician el viraje alcanzado 500 pies sobre el terreno, lo que implica que la trayectoria de vuelo no se extiende como lo venían haciendo entre el 29 de diciembre 2022 y el 18 de mayo 2023, sino que ahora posterior al viraje, sobrevuelan los cerros de suba y sus alrededores sobre zonas residenciales densamente menos pobladas en la ciudad de Bogotá.

Y como se mencionó en respuestas anteriores, las modificaciones realizadas de los procedimientos de salida del aeropuerto El Dorado enmiendas 64 y 65, fueron las mínimas requeridas por motivos de seguridad operacional solicitado por diversas aerolíneas.

Literal f: "(...) Presentar los documentos mencionados en su comunicación asociados al rediseño y publicación de los procedimientos de salida RNAV con especificaciones de navegación RNAV1, para ser incluidos en la enmienda 64 del AIP – SKBO, así como los correspondientes a la actualización del AIP – SKBO con fecha de publicación 29 de diciembre de 2022 mediante la razón de cambio AIRAC AMDT 64/22 para el Aeropuerto Internacional El Dorado. (...)"

Respuesta al literal (f):
Para constancia de lo indicado en los párrafos anteriores, se adjuntan a esta comunicación, las cartas de navegación de los procedimientos de vuelo por instrumentos de salida del aeropuerto internacional El Dorado de Bogotá, correspondientes a la enmienda 64 con entrada en vigor el 29 de diciembre de 2022 y la enmienda 65, la cual entró en vigor el pasado 18 de mayo de 2023.

"(…)
g. Informar en el marco de las medidas establecidas en la ficha de manejo para el medio socioeconómico PMA-PGS-02 Información y comunicación, las acciones de información y socialización acerca de la actualización de los procedimientos aéreos mencionados en su comunicación, desarrolladas frente a las comunidades del área de influencia establecida para el proyecto a través del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y aquellas que si bien no hacen parte de esa área de influencia sí se encuentran dentro del corredor aéreo utilizado actualmente producto de la actualización de tales procedimientos que según usted informa se dieron a partir de la última actualización del AIP – SKBO con fecha de publicación 29 de diciembre de 2022 mediante la razón de cambio AIRAC AMDT 64/22 para el Aeropuerto Internacional El Dorado.
(…)"

Respuesta:
Las actividades de divulgación son consideradas en marco de la atención e información con las comunidades; de lo cual, la gestión social no es limitada únicamente a espacios en el área de influencia sino aquellos sectores en donde se relacionen impactos, incluso aquellos considerados de orden irrelevante o extra-auditivo a partir del criterio de resultados técnicos. De esta manera, la Entidad ha participado en los diferentes espacios solicitados por las comunidades a fin de resaltar las actualizaciones de los procedimientos en función de la seguridad operacional aérea del aeropuerto, aeronaves y tripulación a bordo.

Es importante señalar que en el marco del Decreto 1079 de 2015 – Artículo 1.2.1.3., es la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, quien tiene las funciones de organización del espacio aéreo y; por ende, de los procedimientos aéreos de los aeropuertos del territorio nacional en términos de seguridad operacional; así:

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

"(…)
ARTÍCULO 1.2.1.3. Aeronáutica Civil - Aerocivil. Tiene como objetivo garantizar el desarrollo de la aviación civil y de la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales en materia económico-social y de relaciones internacionales.
(…)" – Decreto 1079 de 2015.

Adicionalmente, el programa de gestión social cuenta con una valoración y atención a las comunidades que indicaron un cambio de percepción a las trayectorias y, por ende, a los niveles de ruido producto de la operación aérea. Estos son algunos de los espacios efectuados de socialización que serán de reporte en los Informes de Cumplimiento Ambiental de conformidad con lo indicado en el "(…) ARTÍCULO 2.2.2.3.9.1. Control y seguimiento. Los proyectos, obras o actividades sujetos a licencia ambiental o plan de manejo ambiental, serán objeto de control y seguimiento por parte de las autoridades ambientales, con el propósito de: (…)

2. *Allegados los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICAs) la autoridad ambiental competente deberá pronunciarse sobre los mismos en un término no mayor a tres (3) meses. (…)"*

"(…)

Adicionalmente, en el marco de la actual licencia ambiental bajo la Resolución 1728 del año 2021, es fundamental contar con la actualización constante de nuestro canal de divulgación general, que en este caso en la página oficial de la Aeronáutica Civil. Por esta razón, en la página inicial encontramos el botón AIS en cual contiene la documentación integrada que garantiza la seguridad, regularidad y eficacia de las operaciones aéreas. Allí al ingresar encontramos en el subtítulo eAIP, la publicación de información Aeronáutica, donde se define bajo el RAC 1 lo siguiente: La publicada por el Estado, o con su autorización que contiene información aeronáutica de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea. (RAC 1 – Definiciones).

De esta manera a continuación se visualiza las actualizaciones realizadas para el Aeropuerto Internacional El Dorado: (…)"

"(…)

Así mismo, es indispensable articular que nuestro canal de comunicación y atención al ciudadano, han permitido dar repuesta oportuna alrededor de 240 peticionarios, los cuales se ha informado de los cambios y actualización de trayectoria y las razones técnicas que buscan mejorar los posibles riesgos operaciones. Para esto, se podrá evidenciar en el ICA del primer semestre del año 2023, cada una de las repuestas y solicitudes que permiten encontrar otro espacio de socialización frente a las preguntas de la ciudadanía. Finalmente, La Aeronáutica Civil no solo trabajó con las unidades territoriales identificadas dentro del área de influencia; sino que, desde la gestión Social de la Entidad, se han vinculado a todos y todas las personas que han requerido algún tipo de información sobre los procesos que se adelantan en la operación aérea del aeropuerto internacional El Dorado. Es así que en el primer semestre se realizaron socializaciones en barrios como Pasadena, Puente largo y Niza Antigua, ediles de la localidad de Barrios Unidos, en los cuales se dieron cuenta de las diferentes acciones que adelanta la Aeronáutica para mitigar los impactos producto de la operación aérea. Sin embargo, es importante mencionar que la delimitación del área de influencia se basa en los términos de referencia de los estudios de impacto ambiental, por lo cual las medidas están focalizadas en el área definida por la Autoridad Nacional de Licencia Ambiental y La Aeronáutica Civil. De esta manera se seguirá realizando las actividades de control y las solicitudes por parte de la ciudadanía.

(…)"

Dado lo anterior se confirma que, la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre de 2022 y posteriormente a partir del 18 de mayo de 2023 generó modificaciones en los procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas tanto hacia el nororiente de la ciudad de Bogotá como en las trayectorias aéreas hacia el sur de la ciudad (aspecto que la AEROCIVIL no menciona en

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
comunicación del 5 de julio de 2023 antes citada de manera textual), como se logra observar en la siguiente imagen dentro del círculo color rojo: *"(…)* *Ver Figura 73. Trayectorias aéreas Aeropuerto Internacional El Dorado/1 de noviembre de 2022 (trazas color fucsia)/1 de enero de 2023 (trazas color verde)/Trayectorias hacia el sur de la ciudad de Bogotá (círculo color rojo)/Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales - ANLA /Pág. 566 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *Al respecto la AEROCIVIL en su comunicación con radicado 20236200311042 del 5 de julio de 2023 informa a la ANLA que tales procedimientos se encuentran implementados al 100%. Al respecto frente a las acciones asociadas al medio socioeconómico según las respuestas presentadas por esa entidad ante las inquietudes de esta Autoridad, en la misma comunicación del 5 de julio de 2023 la AEROCIVIL en respuesta a la inquietud planteada por esta Autoridad respecto a los mecanismos utilizados para evaluar posibles repercusiones de carácter social y ambiental, indica de manera ligera que los cambios realizados dentro del área de influencia fueron mínimos, no obstante, para esta Autoridad es claro que, la repercusión de tales cambios no se dieron dentro del área de influencia establecida para el proyecto sino fuera de ésta, tal como se observa en las siguientes figuras las cuales demuestran que a partir de la modificación en los procedimientos aéreos PBN y trayectorias, es decir para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023 se generó un fenómeno de incremento imprevisto de PQRSD del 341% con la recepción de 130 PQRSD en comparación con el segundo semestre de 2022 temporalidad en la cual se contó con ingreso de 29 PQRSD ante esta Autoridad, razón por la cual se considera que la respuesta brindada por la AEROCIVIL no corresponde con la realidad de lo acontecido y se hace énfasis en la importancia de haber evaluado previamente las posibles consecuencias que tendría la implementación de nuevos procedimientos aéreos en el marco de la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado.* *"(…)* *Ver **Figura 74. PQRSD recepcionadas y atendidas por ANLA durante el periodo 1 de julio de 2022 a 18 de mayo de 2023/Fuente:** Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209 /Pág. 567 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *"(…)* *Ver **Figura 75. Tendencia radicación de PQRSD durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023/ Fuente:** Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209/ Pág. 567 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *"(…)* ***Ver Figura 76. PQRSD recepcionadas por la ANLA según espacialidad, ubicación y/o localización durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023/Fuente:** Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209/ Pág. 568 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *"(…)* *Ver **Figura 77. PQRSD fuera del área de influencia para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023/Fuente:** Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209/ Pág. 568 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *"(…)* *Ver **Figura 78**. Localidades fuera del área de influencia con PQRSD*		

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Fuente: Google Earth – Equipo de Seguimiento ANLA/ Pág. 569 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 *"(…)* *Ver **Figura 79.** PQRSD recepcionadas por la ANLA y discriminadas por temática y temporalidad para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023/Fuente: Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209/ Pág. 569 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *"(…)* *Ver **Figura 80. PQRSD recepcionadas por la ANLA según temática, espacialidad, ubicación y/o localización durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023/Fuente:** Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209/ Pág. 570 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *"(…)* *Ver **Figura 81. Temáticas de PQRSD por localidad fuera del área de influencia/Fuente:** Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209/ Pág. 570 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023/ Pág. 570 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *Ahora, con relación al cuestionamiento frente al aumento en el reporte de quejas provenientes de sectores ubicados fuera del área de influencia del proyecto y si los nuevos procedimientos implican modificaciones a los corredores de las trayectorias, la AEROCIVIL en su respuesta del 5 de julio de 2023 manifiesta que, la trayectoria inicial de despegue no se modifica y que a partir del 18 de mayo de 2023 el viraje alcanza una altura de 500 pies lo cual genera que la trayectoria de vuelo no se extienda como se produjo entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023 sobrevolando así los cerros de suba y sus alrededores sobre zonas residenciales densamente menos pobladas en la ciudad de Bogotá, con lo cual esta Autoridad concluye que efectivamente la AEROCIVIL entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023 generó impactos sobre comunidades residentes en sectores de la ciudad de Bogotá que se encuentran fuera del área de influencia del proyecto, impactos que al no haberse evaluado previamente no contaron con el principio de prevención dando como resultado impactos adversos como desinformación, generación de expectativas entre los habitantes de los sectores que se consideraron afectados, así como generación de conflictos frente al proyecto materializados en el incremento de PQRSD radicadas ante esta Autoridad y ante la AEROCIVIL para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023.* *Finalmente, la AEROCIVIL a través de la comunicación del 5 de julio de 2023, respecto a la solicitud de información realizada por esta Autoridad sobre las acciones de socialización acerca de la actualización de los procedimientos aéreos en el marco de las medidas contenidas en la ficha de manejo para el medio socioeconómico PMA-PGS-02 Información y comunicación, indica respecto a su participación en diferentes espacios solicitados por las comunidades para dar claridad respecto s a los cambios realizados entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023, no obstante estos acercamientos se llevaron a cabo en el mes de abril de 2023 como ya fue mencionado anteriormente, es decir más de 90 días después de la implementación de los nuevos procedimientos aéreos y trayectorias.* *De la misma manera, resalta la actualización constante del canal de divulgación general, haciendo alusión a la página oficial de la Aeronáutica Civil, aspecto que fue evaluado en la medida 1 "Mantener actualizada la información de la página web semestralmente e informar a las comunidades y entidades de la disponibilidad de la información" de la presente ficha de manejo en la cual se hacen las consideraciones pertinentes por parte de esta Autoridad identificando que la*		

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

información que refiere la AEROCIVIL fue publicada respecto a las actualizaciones de procedimientos aéreos, se dio de manera extemporánea al contar con fecha de publicación del 23 de agosto de 2023; permitiendo de esta manera a esta Autoridad concluir sobre este aspecto que la AEROCIVIL no llevó a cabo acciones previas de sensibilización y socialización ante las comunidades acerca de la actualización de los procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas.

Ahora, como lección aprendida de lo realizado por AEREOCIVIL, esto es, implementar cambios en procedimientos PBN y trayectorias de vuelo sin informar de forma previa a la comunidad y a la Autoridad Ambiental, se hace necesario contar con condiciones claras en el instrumento de manejo para que no se presente de nuevo esta situación, razón por la cual en el presente seguimiento especifico esta Autoridad en el marco de la ficha de manejo PMA-PGS-01 Información y Comunicación y la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS-01 Gestión Socioeconómica realiza una serie de requerimientos enfocados a la inclusión de medidas asociadas al desarrollo de actividades previas de verificación de información, así como de acciones de socialización y divulgación ante las comunidades, autoridades, organizaciones yd demás respecto a la intención de generar cambios en los procedimientos aéreos PBN y trayectorias, interviniendo de esta manera con un enfoque preventivo y no reactivo.

Otro aspecto importante a tener en cuenta se logra observar dentro del círculo color amarillo que el área de influencia modelada con datos del mes de enero de 2023 dio como resultado su desplazamiento hacia el oriente, motivado esto por el cambio de procedimientos aéreos PBN y trayectorias por parte de la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre de 2022 y hasta el 18 de mayo de 2023.

Dado este desplazamiento, con la modelación de la curva de ruido de 65dB en el mes de enero de 2023, se logra identificar que ese evento cobijó sectores de la ciudad de Bogotá que no se encuentran dentro del área de influencia establecida al proyecto en el marco de la curva de los 65dB a través del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y que se relacionan en la siguiente tabla, haciendo claridad en que si bien algunos de estos hacen parte del área de influencia establecida para el medio socioeconómico, no hacen parte del área de influencia definida por la curva de ruido del proyecto.

Barrios bajo desplazamiento de área de influencia determinada por curva de ruido de 65dB

Barrio	***Localidad***
El Encanto	*Engativá*
San Joaquín	
La Cabaña	
La Estrada	
Bosque Popular	
Santa Cecilia	
San Ignacio	
Normandía Occidental	
Normandía	
El Real	
Santa Cecilia	*Fontibón*
Modelia	
La Esperanza Norte	
Parque Popular Salitre	*Barrios Unidos*

Fuente: *Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales - ANLA*

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
En la siguiente imagen se observa el desplazamiento de la curva de ruido (zona sombreada en color gris) y bajo ella los barrios que no se encuentran dentro del área de influencia definida para el proyecto, evidenciando de esta manera que el cambio en los procedimientos PBN y trayectorias aéreas efectivamente si generó impactos por ruido aeronáutico en sectores de la ciudad de Bogotá que no debían ser objeto de los mismos. *"(…)* *Ver* ***Figura 82. Área de influencia definida por curva de 65dB con modelación en enero de 2023/Fuente:*** *Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales/ Pág. 573 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* *De acuerdo con lo descrito anteriormente se considera frente a esta obligación que la AEROCIVIL incumplió el área de influencia definida para el medio abiótico (componente ruido) con base en la curva de 65dB y el área de influencia definida para el medio socioeconómico dadas las razones antes expuestas, lo que motiva a esta Autoridad a modificar la periodicidad pasando de anual a semestral de la presentación de la actualización de la modelación realizada para la curva de ruido para el indicador LDN 65 dBA, de tal forma que se evidencien las eficiencias generadas por la aplicación de la cuota de ruido de carácter ambiental, la implementación del Decreto 2564 de 1999, así como por la aplicación de otras iniciativas tales como la reconversión de flota y la implementación de procedimientos PBN – Reconfiguración del espacio aéreo y Fomento de la utilización de descenso y ascenso continuo, dentro del enfoque equilibrado de ruido, información que debe ser entregada por la AEROCIVIL en los Informes de Cumplimiento Ambiental – ICA cuya frecuencia de entrega es semestral.*		
Artículo séptimo. *(…)* *15. Ajustar la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación, en el sentido de:*		
15.1. Establecer estrategias de convocatoria y suministro de información por medio de medios de comunicación que lleguen directamente a la comunidad del área de influencia del proyecto, a partir de los resultados de la encuesta sobre los medios de comunicación masiva, y enunciar los respectivos soportes que se incluirán como evidencia en los Informes de Cumplimiento Ambiental – ICA. *<u>Obligación modificada por el siguiente acto administrativo:</u>* *- <u>Artículo Cuarto de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022</u>.* ***15.1.*** ***El numeral 15.1 del Artículo Séptimo fue modificado por el Artículo Cuarto de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, quedando así:*** *Establecer estrategias de convocatoria y suministro de información por medio de medios de comunicación y otros canales o herramientas efectivas que lleguen directamente a la comunidad del área de influencia del proyecto, a partir de los resultados de la Encuesta sobre medios de comunicación e información, y enunciar los respectivos soportes que se incluirán como evidencia en los Informes de Cumplimiento Ambiental – ICA.*	*Temporal*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de		

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
2022, no se observa la inclusión explícita de información asociada a las estrategias de convocatoria y suministro de información por medio de medios de comunicación y otros canales o herramientas efectivas que lleguen directamente a la comunidad del área de influencia del proyecto, producto de la aplicación de una encuesta a la comunidad, actores sociales y autoridades que hacen parte de las diferentes unidades territoriales del área de influencia, soportes que deben ser aportados para la respectiva verificación y evidencia por parte de esta Autoridad. Lo único que se incluye en la ficha al respecto en los ítems "metas" e "indicadores" es lo siguiente que no define las estrategias seleccionadas: ***"(…)*** ***Ver Gráfica Fuente:** Comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022/Pág. 599 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.* *En ese sentido se considera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación de carácter temporal, por lo cual se hará la reiteración pertinente respecto a la inclusión explícita de la información que dé cuenta de las estrategias de convocatoria y suministro de información a utilizar por parte de la AEROCIVIL.*		
15.5. Indicar que la página web de la Aerocivil contendrá información actualizada con acceso a la ciudadanía, relacionada con el cumplimiento de las medidas de manejo derivadas de la licencia ambiental y actos administrativos emanados por la ANLA, así como la información de las estaciones de monitoreo de ruido, 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 conlleven a que se incumpla con el nivel de ruido máximo permitido en el horario ampliado de operación aérea autorizado mediante el acto administrativo que modifica la licencia ambiental.	*Temporal*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se tiene la inclusión de la siguiente actividad en el ítem "Acciones a Desarrollar": *"(…)* *1.Mantener actualizada la información de la página web, semestralmente e informar a las comunidades y entidades de la disponibilidad de la información mediante mensaje de texto, WhatsApp y/o mensaje correo electrónico para su consulta. El contenido de la página tendrá relación a eventos, encuentros, canales de comunicación, y mecanismos de comunicación para la interposición de PQRS, entre otros; es de aclarar que este medio informativo no reemplaza los demás mecanismos de socialización, siendo otra estrategia a implementar en los procesos de información y socialización.* *Esta página web también de la Aerocivil contendrá información actualizada con acceso a la ciudadanía, relacionada con el cumplimiento de las medidas de manejo derivadas de la licencia ambiental y actos administrativos emanados por la ANLA, así como la información de las estaciones de monitoreo de ruido, incluidas las móviles que permiten atender las quejas por ruido. Cursiva y subrayado fuera del texto.* *(…)"* *Con relación a esta obligación si bien la AEROCIVIL incluyó parte de la información requerida en la obligación que se analiza cómo se observa en el texto antes subrayado, se evidencia que no se incluyó de manera completa y explícita la información requerida por esta Autoridad, es así que no*		

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
se incluye en la medida de la ficha que la página web de la AEROCIVIL contendrá la integración de los clips de video propuestos por la oficina de prensa para el Plan de comunicaciones y comunicados que den cuenta de las contingencias o situaciones imprevistas que conlleven a que se incumpla con el nivel de ruido máximo permitido en el horario ampliado de operación aérea autorizado mediante el acto administrativo que modifica la licencia ambiental. *Con lo anterior es claro que no fue atendido por parte de la AEROCIVIL el ajuste de la ficha de manejo de acuerdo con lo requerido, toda vez que la información debe incluirse en la ficha de manejo de manera explícita sin lugar a interpretaciones. Es así como, se considera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación de carácter temporal, por lo cual se hace la reiteración pertinente respecto a la inclusión explícita de la información que debe contener la página web de la AEROCIVIL asociada a la integración de los clips de video propuestos por la oficina de prensa para el Plan de comunicaciones y comunicados que den cuenta de las contingencias o situaciones imprevistas que conlleven a que se incumpla con el nivel de ruido máximo permitido en el horario ampliado de operación aérea autorizado mediante el acto administrativo que modifica la licencia ambiental.*		
15.6. Actualizar a diario y en tiempo real la información sobre los resultados de los monitoreos de ruido a presentar en la página web de la Aerocivil y hacer uso de gráficas que sean fácilmente comprensibles para el público en general. Se debe contar con datos acumulados de modo que sea posible identificar tendencias y datos de cualquier fecha posterior a la implementación de la medida. Esta herramienta debe ser de acceso por parte de la ANLA, para efectuar el seguimiento a los monitoreos realizados.	*Temporal*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa que la información requerida como ajuste a la ficha de manejo no se incluyó, considerando de esta manera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación de carácter temporal, por lo cual se hará la reiteración pertinente respecto a la inclusión explícita de información sobre la actualización a diario y en tiempo real la información sobre los resultados de los monitoreos de ruido a presentar en la página web de la Aerocivil y hacer uso de gráficas que sean fácilmente comprensibles para el público en general. Se debe contar con datos acumulados de modo que sea posible identificar tendencias y datos de cualquier fecha posterior a la implementación de la medida. Esta herramienta debe ser de acceso por parte de la ANLA, para efectuar el seguimiento a los monitoreos realizados.		
15.9. Incluir la realización de reuniones de información sobre la modificación de la licencia ambiental del proyecto antes del inicio de cada una de las fases en las que se aprueba la presente modificación. Aclarar que la estrategia de desarrollo de las reuniones será concertada con la comunidad y organizaciones del área de influencia. Se debe asegurar la cobertura de la totalidad de unidades territoriales menores de influencia del proyecto agrupando como máximo los barrios de una UPZ por cada reunión en el caso de Fontibón y Engativá, y para el caso de las veredas, no se deberá realizar ningún tipo de agrupación dada la extensión (área) de cada una de ellas. Esta medida también va dirigida a autoridades distritales y municipales que se identifican como población beneficiada dentro de la ficha de manejo.	*Temporal*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se tiene la inclusión de la siguiente actividad en el ítem "Acciones a Desarrollar":		

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
"(…) *9.Realizar la convocatoria con suficiencia de tiempo (15 días) a los representantes de las comunidades, de Fontibón, Engativá y Funza, a las autoridades y organizaciones de AI como son para participar en la reunión informativa previa al inicio de las fases operativas. De acuerdo con la resolución 1728 se debe realizar una jornada de socialización para la Fase II y Fase III.* *(…)"* *Con relación a esta obligación si bien la AEROCIVIL incluyó parte de la información requerida en la obligación que se analiza cómo se observa en el texto antes subrayado, se evidencia que no se incluyó de manera completa y explícita la información requerida por esta Autoridad, es así que, no se incluye en la medida de la ficha la aclaración relacionada con la estrategia de desarrollo de las reuniones, aspecto de relevancia y que debe mencionarse de manera explícita con el objetivo de hacer seguimiento al cumplimiento del mismo. De acuerdo con lo anterior se considera de esta manera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación de carácter temporal, por lo cual se hará la reiteración pertinente respecto a la inclusión de aclaración relacionada con la estrategia de desarrollo de las reuniones.*		
15.10. Incluir en la descripción de las reuniones que para los escenarios de encuentro presenciales se posibilitará el acceso de las comunidades a espacios cómodos y el uso de mecanismos de audio y video que faciliten el proceso comunicativo y la participación adecuada de todos los asistentes.	*Temporal*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se tiene la inclusión de la siguiente actividad en el ítem "Acciones a Desarrollar": *"(…)* *6.De ser necesario facilitar los espacios de encuentro para entregar o aclarar la información que soliciten los actores del AI"* *(…)"* *Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa que la información requerida como ajuste a la ficha de manejo no se incluyó, considerando de esta manera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación de carácter temporal, por lo cual se hará la reiteración pertinente respecto a la inclusión explícita de información sobre escenarios de encuentro presenciales que posibiliten el acceso de las comunidades a espacios cómodos y el uso de mecanismos de audio y video que faciliten el proceso comunicativo y la participación adecuada de todos los asistentes.*		
15.12. Presentar en todas las reuniones de avance el estado de cumplimiento de las medidas de manejo del PMA y la información que se presenta con los Informes de Cumplimiento Ambiental, con énfasis en los resultados de los monitoreos de ruido del periodo transcurrido entre reuniones, centrándose en la información de las estaciones que se relacionan con cada grupo comunitario de interés.	*Temporal*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de		

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
2022, se observa que la información requerida como ajuste a la ficha de manejo no se incluyó, considerando de esta manera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación de carácter temporal, por lo cual se hará la reiteración pertinente respecto a la inclusión explícita de información indicando que, en todas las reuniones de avance se presentará el estado de cumplimiento de las medidas de manejo del PMA y la información que se presenta con los Informes de Cumplimiento Ambiental, con énfasis en los resultados de los monitoreos de ruido del periodo transcurrido entre reuniones, centrándose en la información de las estaciones que se relacionan con cada grupo comunitario de interés. Dado lo anterior se hará la reiteración pertinente de esta obligación.		
15.14. Socializar en las reuniones de avance los mecanismos establecidos para la recepción de PQRS incluyendo la información sobre cómo presentar la PQRS a través de los canales presenciales y virtuales.	*Temporal*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa que la información requerida como ajuste a la ficha de manejo no se incluyó, considerando de esta manera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación de carácter temporal, por lo cual se hará la reiteración pertinente respecto a la inclusión explícita de información indicando que, durante las reuniones de avance se socializarán los mecanismos establecidos para la recepción de PQRS incluyendo la información sobre cómo presentar la PQRS a través de los canales presenciales y virtuales. Dado lo anterior se hará la reiteración pertinente de esta obligación.		
15.15. Incluir información procedente de las fichas aprobadas mediante la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, respecto a la presentación de información sobre los procedimientos e instrumentos dispuestos por la Aerocivil para recibir y atender las PQRS, la asignación de un funcionario responsable de las solicitudes que serán presentadas en las reuniones de socialización, el uso del formato establecido para la recepción de las PQRS, la atención personalizada con el lugar dispuesto para ello, y la sistematización de las PQRS que se analizarán estableciendo categorías para las más frecuentes, de manera que se logre establecer un perfil de los aspectos que son objeto de denuncia.	*Temporal*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa que la información requerida como ajuste a la ficha de manejo no se incluyó, esto dado que en verificación de la ficha de manejo PGS-05 Atención a la Comunidad establecida mediante el artículo tercero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 contiene las siguientes medidas: *"(…)* *En las reuniones de información se presentará el procedimiento e instrumento dispuesto por AEROCIVIL para recibir y atender las PQRS por parte de individuos, líderes, colectivos sociales y autoridades.* *La Aerocivil contará con un funcionario responsable de las solicitudes, que será presentado en las reuniones de socialización; a esta persona podrá acudir la comunidad vía telefónica o presencialmente para poner sus requerimientos de PQRS.* *Esta persona será la directamente encargada de tramitar el asunto a la sección competente o responsable, y de propender porque se dé una oportuna y adecuada respuesta. Si se desea poner personalmente la PQRS, se podrá hacer en la oficina de la Coordinación Nacional de Gestión Social.*		

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
(…)" *"(…)* *Se empleará un Formato de recepción de PQRS (…)"* *"(…)* *Los resultados de las PQRS se sistematizarán y analizarán, estableciendo categorías de las PQRS más frecuentes, de manera que se logre establecer un perfil de los aspectos que son objeto de PQRS* *(…)"* *Sobre lo anterior, como bien ya se mencionó no se observa que la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por AEROCIVIL como ajustada no contiene información asociada a lo requerido, reconociendo así que puede existir la posibilidad de que la información incluida en la ficha de manejo PGS-05 Atención a la Comunidad establecida mediante el artículo tercero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, necesite ser actualizada en la ficha objeto de ajuste, no obstante lo único que ésta contiene al respecto en el ítem "Acciones a Desarrollar" es:* *"(…)* *Hacer seguimiento de la recepción y atención a las PQRS (semestralmente).* *(…)"* *considerando de esta manera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación de carácter temporal, por lo cual se hará la reiteración pertinente respecto a la inclusión explícita de información procedente de las fichas aprobadas mediante la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, respecto a la presentación de información sobre los procedimientos e instrumentos dispuestos por la Aerocivil para recibir y atender las PQRS, la asignación de un funcionario responsable de las solicitudes que serán presentadas en las reuniones de socialización, el uso del formato establecido para la recepción de las PQRS, la atención personalizada con el 310 para ello, y la sistematización de las PQRS que se analizarán estableciendo categorías para las más frecuentes, de manera que se logre establecer un perfil de los aspectos que son objeto de denuncia. Dado lo anterior se hará la reiteración pertinente de esta obligación.*		
15.16. Reportar un sistema de manejo y seguimiento especial para la recepción de quejas verbales.	*Temporal*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa que la información requerida como ajuste a la ficha de manejo no se incluyó considerando de esta manera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación de carácter temporal, por lo cual se hará la reiteración pertinente respecto a la inclusión de medida que reporte un sistema de manejo y seguimiento especial para la recepción de quejas verbales.		
15.17. Elaborar y presentar el Formato virtual de recepción de PQRS relacionadas con el impacto generación de ruido, el cual deberá contener un lenguaje sencillo y de fácil manejo para el peticionario y uso de herramientas visuales pedagógicas, así mismo, deberá incluir como mínimo los aspectos señalados a continuación:	*Temporal*	*NO*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
15.17.1. Identificación del peticionario (nombre, dirección, barrio/vereda, teléfono, correo electrónico y género). Para el caso de las PQRS que proceden de zonas rurales, solicitar georreferenciación del sitio y en caso de ser necesario, apoyar al peticionario con la captura de las coordenadas de localización. *15.17.2. Fecha y hora de recepción de la queja.* *15.17.3. Descripción de la queja por ruido en términos de identificación de días, horarios, frecuencia del tráfico aéreo y tipo de aeronaves para los casos en que el peticionario pueda identificarlas.* *15.17.4. Identificación de otras fuentes de ruido por actividades industriales o comerciales que podrían generar ruido cerca del sitio al que se refiere la queja* *15.17.5. Dirección, barrio o vereda en que se presenta el ruido que motiva la presentación de la PQRS.* *15.17.6. Preguntas relacionadas con los posibles efectos auditivos y extra-auditivos provocados por el ruido en la calidad de vida del peticionario y demás personas que esté representando con su petición.* *15.17.7. Identificación de si la persona conoce cuáles son las medidas de manejo para el control del ruido.*		
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa que la información requerida como ajuste a la ficha de manejo no se incluyó puesto que en la medida asociada al seguimiento de la recepción y atención a las PQRS no encuentra información relacionada con el formato virtual de PQRS y su contenido. Así mismo, en el ítem "Registro/Evidencias" de la ficha de manejo si bien se menciona "(…) Soportes de recepción y atención a PQRS (oficio o correo de solicitud, oficio o correo de respuesta, soportes de visita en atención a la solicitud, georreferenciación) (…)", no se hace referencia a la existencia del formato virtual que requiere esta obligación. *Finalmente, en la verificación de los anexos asociados al radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, no se hallan soportes que den cuenta del formato virtual de recepción de PQRS relacionadas con el impacto generación de ruido que estará dispuesto para la comunidad a través de las diferentes herramientas tecnológicas.* *Dado lo anterior, se considera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a esta obligación y se hace la reiteración pertinente.*		
15.18. Crear, habilitar y mantener disponible un enlace o vínculo en la página web de la Aerocivil para la recepción de PQRS, que actuará a manera de Observatorio participativo del comportamiento y manejo del impacto de generación de ruido, de fácil manejo para los peticionarios. Esta herramienta debe permitir el acceso por parte de la ANLA, para efectuar el seguimiento en tiempo real de las PQRS recibidas. Allí se debe contar con el registro del trámite de las PQRS desde su recepción hasta su cierre con información sobre la gestión del trámite, los temas o situaciones que están impactando a la	*Temporal*	*NO*

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
comunidad y las soluciones dadas. Este sistema debe tener habilitado el acceso permanente de la ANLA a todas las PQRS y permitir a los peticionarios realizar el seguimiento al estado de trámite de sus PQRS. *Obligación modificada por el siguiente acto administrativo:* - *Artículo Cuarto de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022.* ***El numeral 15.18 del Artículo Séptimo fue modificado por el Artículo Cuarto de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, quedando así:*** *Mantener habilitado un enlace o vínculo en la página web de la Aerocivil para la recepción de PQRS que incluya como mínimo los aspectos establecidos en el numeral 15.17 y que actuará a manera de Observatorio participativo del comportamiento y manejo del impacto de generación de ruido, de fácil manejo para los peticionarios. Esta herramienta debe permitir el acceso por parte de la ANLA, para efectuar el seguimiento en tiempo real de las PQRS recibidas. Allí se debe contar con el registro del trámite de las PQRS desde su recepción hasta su cierre con información sobre la gestión del trámite, los temas o situaciones que están impactando a la comunidad y las soluciones dadas. Este sistema debe tener habilitado el acceso permanente de la ANLA a todas las PQRS y permitir a los peticionarios realizar el seguimiento al estado de trámite de sus PQRS.*		
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa la inclusión de la siguiente información en el ítem "Acciones a Desarrollar": *"(…)* *La ANLA seguirá teniendo acceso a diario y en tiempo real por medio de su Workstation, para la revisión de los datos de monitoreo del sistema de vigilancia y control ambiental SVCA.* *(…)"* *Sobre lo anterior en primer lugar es necesario precisar que la medida no contiene la información requerida en esta obligación, toda vez que es importante que la misma contenga de manera explícita todos los elementos que se requiere se mencionen. Ahora, es de aclarar que lo solicitado es que el sistema mantenga habilitado de manera permanente acceso de la ANLA a todas las PQRS para efectuar el correspondiente seguimiento en tiempo real, no obstante la AEROCIVIL precisa en su respuesta que la ANLA continuará con acceso a diario y en tiempo real para la revisión de los datos de monitoreo del sistema de vigilancia y control ambiental, aspecto del cual se tiene actualmente acceso remoto por parte de la ANLA a través de VPN, no obstante tal conexión no contiene acceso al sistema de PQRS con el objetivo de realizar el seguimiento pertinente a las mismas por parte de esta Autoridad.* *De acuerdo con lo anterior, al no contar con una medida que involucre de manera explícita todos los aspectos mencionados en esta obligación se considera el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente a la misma y se hace la reiteración pertinente.*		
15.20. Agrupar las PQRS para cada periodo del Informe de Cumplimiento Ambiental por tema y lugar de procedencia de modo que sea posible identificar	*Temporal*	*NO*

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
impactos que puedan estar repercutiendo en lugares específicos incluidos aquellos que estén fuera del área de influencia del proyecto y para los eventos de ruido denunciados deberá realizarse un análisis que permita establecer si aplica la inclusión de unidades territoriales al área de influencia del proyecto.		
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa que en el ítem "Registros/Evidencias" fue incluido como soporte documental la matriz de seguimiento a PQRS como se observa en la siguiente imagen, la cual se entiende como la presentación de información organizada de las PQRS que sean recepcionadas durante un periodo específico y la cual se deberá contener de manera clara el desglose de PQRS por tema y lugar de recepción (Ver imagen en el numeral 5.3.2 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023). *No obstante, es necesario que dentro del ítem "Acciones a Desarrollar" se mencione de manera explícita que "para los eventos de ruido denunciados deberá realizarse un análisis que permita establecer si aplica la inclusión de unidades territoriales al área de influencia del proyecto" tal como es requerido en la presente obligación. De acuerdo con lo anterior, se tiene que AEROCIVIL no ha dado cumplimento a cabalidad a esta obligación por lo cual se hace la reiteración correspondiente en el sentido de incluir de manera explícita en el ajuste de la ficha la información faltante.*		
15.21. Incluir las siguientes acciones que proceden de las fichas de manejo vigentes del proyecto:		
15.21.1. Tener en cuenta las inquietudes manifestadas y consignadas en las reuniones de socialización y participación sobre afectaciones a las actividades económicas asociadas al impacto por ruido, la afectación a la infraestructura asociada a las vibraciones y la afectación a la vía de acceso ubicada en el sector de Funza, las cuales deben ser atendidas y reportadas ante esta Autoridad periódicamente" (PGS-05 Atención a la comunidad)	Temporal	NO
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa frente a este subnumeral que, en la ficha no se incluye información asociada al reporte periódico sobre la atención de PQRS relacionadas con afectaciones a las actividades económicas asociadas al impacto por ruido, la afectación a la infraestructura asociada a las vibraciones y la afectación a la vía de acceso ubicada en el sector de Funza, por lo cual se confirma el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente al ajuste solicitado y se hace la reiteración pertinente.		
15.21.3. Realizar un sondeo de opinión entre las autoridades que usualmente son informadas, para establecer su percepción sobre las acciones ejecutadas dentro de esta medida, la oportunidad, claridad y eficacia de la información. Estos resultados permitirán establecer la necesidad de hacer ajustes o modificaciones en las estrategias empleadas y sus contenidos" (PGS-02 Información y comunicación con autoridades, comunidades y organizaciones, PGS-03 Información y comunicación con comunidades del AID).	*Temporal*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa frente a esta obligación que, en la ficha no se incluye información asociada a realizar un sondeo de opinión entre las autoridades que usualmente son informadas, para establecer su percepción sobre las acciones ejecutadas dentro de esta medida, la oportunidad, claridad y eficacia de la información. Estos resultados permitirán establecer la necesidad de hacer		

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
ajustes o modificaciones en las estrategias empleadas y sus contenidos, por lo cual se confirma el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente al ajuste solicitado y se hace la respectiva reiteración.		
15.21.5. Incluir los Programas Semillero de investigación con CADEL de Fontibón y Engativá y Sensibilización a población del área aledaña al Aeropuerto El Dorado liderados por el Grupo de Extensión y Proyección Social del CEA, los cuales hacen parte de la ficha PGS-01 Gestión con participación ciudadana, presentada con radicación ANLA 2018078997-1-000 del 20 de junio de 2018.	*Temporal*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, se observa frente a esta obligación que, en el marco del ajuste no se incluye información asociada a la inclusión de los Programas Semillero de investigación con CADEL de Fontibón y Engativá y Sensibilización a población del área aledaña al Aeropuerto El Dorado liderados por el Grupo de Extensión y Proyección Social del CEA, los cuales hacen parte de la ficha PGS-01 Gestión con participación ciudadana, presentada con radicación ANLA 2018078997-1-000 del 20 de junio de 2018, por lo cual se confirma el incumplimiento por parte de AEROCIVIL frente al ajuste solicitado y se hace la reiteración pertinente.		
15.22. Complementar las metas y los indicadores de la ficha de manejo de modo que se incluya:		
15.22.3. Ejecución de las actividades que proceden de fichas vigentes cuya inclusión es requerida por la ANLA.	Temporal	NO
Análisis del cumplimiento		
Respecto a este subnumeral es de tener en cuenta que en el subnumeral 15.21 la ANLA requirió la inclusión de acciones que proceden de las fichas de manejo vigentes del proyecto, las cuales se verifican en el marco del ajuste realizado a la ficha de manejo por parte de AEROCIVIL y presentada mediante comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, así: ✓ *Subnumeral 15.21.1: "Tener en cuenta las inquietudes manifestadas y consignadas en las reuniones de socialización y participación sobre afectaciones a las actividades económicas asociadas al impacto por ruido, la afectación a la infraestructura asociada a las vibraciones y la afectación a la vía de acceso ubicada en el sector de Funza, las cuales deben ser atendidas y reportadas ante esta Autoridad periódicamente" (PGS-05 Atención a la comunidad)"* *Sobre lo anterior, si bien AEROCIVIL no ha dado cumplimiento con la inclusión de la información requerida en el ítem "Acciones a Desarrollar", en los ítems metas e indicadores de la ficha de manejo sí se incluye lo siguiente frente a la atención de PQRS, con lo cual se considera su cumplimiento:* *"(…)* *Ver cuadro:* ***Fuente:*** *Comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022 Pág. 618 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* ✓ *Subnumeral 15.21.3: "Realizar un sondeo de opinión entre las autoridades que usualmente son informadas, para establecer su percepción sobre las acciones ejecutadas dentro de esta medida, la oportunidad, claridad y eficacia de la información. Estos resultados permitirán establecer la necesidad de hacer ajustes o modificaciones en las estrategias*		

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
empleadas y sus contenidos" (PGS-02 Información y comunicación con autoridades, comunidades y organizaciones, PGS-03 Información y comunicación con comunidades del AID)." *Sobre lo anterior, si bien AEROCIVIL no ha dado cumplimiento con la inclusión de la información requerida en el ítem "Acciones a Desarrollar", en los ítems metas e indicadores de la ficha de manejo sí se incluye lo siguiente frente a los espacios de información ofrecidos considerando así su cumplimiento:* *"(…)* *Ver cuadro:* ***Fuente:*** *Comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022 en la Pág. 619 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023* ✓ *Subnumeral 15.21.4: "Incluir las actividades a desarrollar con el Comité Coordinador Aeroportuario – CCA, las cuales se indican en la ficha PGS-01 Gestión con participación ciudadana, la cual hace parte de la actualización presentada con radicación ANLA 2018078997-1-000 del 20 de junio de 2018."* *Sobre lo anterior, AEROCIVIL incluyó como parte del ajuste realizado a la ficha de manejo la información correspondiente a las actividades asociadas a la Comité Comunitario Aeroportuario – CCA, sin embargo, no incluyó metas e indicadores relacionados con esa medida, con lo cual se considera su incumplimiento.* ✓ *Subnumeral 15.21.5: "Incluir los Programas Semillero de investigación con CADEL de Fontibón y Engativá y Sensibilización a población del área aledaña al Aeropuerto El Dorado liderados por el Grupo de Extensión y Proyección Social del CEA, los cuales hacen parte de la ficha PGS-01 Gestión con participación ciudadana, presentada con radicación ANLA 2018078997-1-000 del 20 de junio de 2018."* *Sobre lo anterior, AEROCIVIL no incluyó como parte del ajuste realizado a la ficha de manejo la información correspondiente a las actividades asociadas a los Programas Semillero de investigación con CADEL de Fontibón y Engativá y Sensibilización a población del área aledaña al Aeropuerto El Dorado liderados por el Grupo de Extensión y Proyección Social del CEA, así como tampoco fueron incluidas metas e indicadores relacionados con esa medida, con lo cual se considera su incumplimiento.* *En conclusión, se tiene para la obligación contenida en el subnumeral 15.22.3 que se considera su incumplimiento dado que no existen dentro de la ficha de manejo ajustada metas e indicadores asociados al Comité Comunitario Aeroportuario – CCA ni a los Programas Semillero de investigación con CADEL de Fontibón y Engativá y Sensibilización a población del área aledaña al Aeropuerto El Dorado liderados por el Grupo de Extensión y Proyección Social del CEA.*		
15.22.4. Cobertura de las convocatorias a escenarios de reunión.	*Temporal*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación, se hace verificación mediante la ficha de manejo ajustada presentada por la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, observando que no fueron incluidos como parte del ajuste realizado a la ficha de manejo, metas e indicadores relacionados con la cobertura de las convocatorias a escenarios de reunión, confirmando así el incumplimiento a esta obligación y consecuencia de ello se hace la respectiva reiteración.		
15.22.5. Cobertura de las reuniones realizadas.	*Temporal*	*NO*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación, se hace verificación mediante la ficha de manejo ajustada presentada por la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, observando que no fueron incluidos como parte del ajuste realizado a la ficha de manejo, metas e indicadores relacionados con la cobertura de las reuniones realizadas, confirmando así el incumplimiento a esta obligación y consecuencia de ello se hace la respectiva reiteración.		
15.23. Complementar los registros / evidencias de esta ficha de manejo con los sondeos de opinión sobre oportunidad, claridad y eficacia de la información suministrada con su documento de resultados y soportes de uso de medios masivos de comunicación para las convocatorias.	*Temporal*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, no se observa la inclusión del ajuste requerido toda vez que dentro de ítem "Registros/Evidencias" de la ficha de manejo no se mencionan los sondeos de opinión sobre oportunidad, claridad y eficacia de la información suministrada como parte de los soportes a incluir como evidencia de la implementación de la ficha de manejo PGS-02 Información y Comunicación, con lo cual se confirma el incumplimiento frente a la obligación y se hace la reiteración pertinente.		
ARTÍCULO NOVENO. *La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá adicionar los siguientes ajustes a los programas del plan de seguimiento y monitoreo, los cuales deberá realizar dentro del mes siguiente a la ejecutoria de esta resolución, y entregar los soportes de su realización en el próximo informe de cumplimiento ambiental que se cause o de acuerdo con lo indicado para cada ajuste solicitado:*		
1.Ajustar el programa de manejo PSM-01 Manejo y control de ruido en el sentido de incluir las siguientes actividades: *1.1. La cantidad de equipos y su localización deberán garantizar el cubrimiento de la totalidad del área de influencia los 365 días del año, lo cual deberá ser demostrado en los informes técnicos de operación y análisis de resultados.* *1.2. El Sistema de Vigilancia y Control Ambiental deberá contar con estaciones de monitoreo móviles que permitan realizar una atención oportuna a las quejas e inquietudes que se puedan presentar.* *1.3. El SVCA deberá operar las 24 horas, los 365 días del año de forma continua e ininterrumpida, por lo que deberá contar con sistemas de alimentación de respaldo que garanticen la continuidad de la operación de las estaciones de monitoreo de ruido inteligente.* *1.4. El SVCA del componente ruido deberá dar cumplimiento a la totalidad de las condiciones técnicas definidas en la Resolución 0627 de 2006 del MADS, el estándar internacional ISO 1996, las recomendaciones de la OACI aplicables para mediciones de ruido con fines de vigilancia, y demás normativa que la UAEAC considere pertinente. Así como de los estándares IEC61672-1, IEC1260 e IEC 60942.* *1.5. Los indicadores de ruido deberán ser como mínimo SEL, Lmax, Laeq,T, Ld, Ln, Ldn, PNL y EPNL* *1.6. Para el caso de las molestias relacionadas al tipo de ruido emitido, la Aerocivil deberá tener en cuenta lo recomendado en la ISO 1996-2 en relación con los análisis de componentes tonales, donde indica que los ajustes deberán aplicarse solo si dichas componentes son audibles en el receptor, por lo cual se deberán efectuar evaluaciones específicas a partir de análisis FFT en cada uno de los puntos de monitoreo, identificando si las componentes tonales*	*Temporal*	*NO*

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
existentes tienen una asociación directa con un modelo o grupo de aeronaves a fin de trabajar *específicamente en la problemática.* *1.7. El SVCA deberá permitir correlacionar las operaciones aéreas, con la información FIS y de radar, así como con los niveles de ruido existentes en el AI, a fin de determinar con exactitud los niveles de ruido asociados a las operaciones aéreas, realizar seguimiento a los niveles de ruido por operación (modelo de aeronave y operador y demás información relevante del evento) y hacer seguimiento a las restricciones operativas.* *1.8. El SVCA deberá cumplir con los criterios mínimos para el monitoreo de ruido especializado en aeropuertos permitiendo visualizar la operación (trazas de radar) y su área de influencia.* *1.9. Se deberán remitir informes semestrales relacionados con las actividades de verificación, calibración, mantenimiento preventivo y correctivo a las estaciones y al servidor central.* *1.10. Se deberán remitir informes técnicos de resultados para todas las normativas aplicadas que cumplan con la información mínima requerida en el Artículo 21 de la Resolución 0627 de 2006 del MADS.* *1.11. Los informes deberán incorporar análisis del ruido asociado específicamente a las operaciones aéreas, análisis por tipo de ruido (tonal), ruido ambiental global LRAeq, análisis de aportes, tendencia del medio y demás que se consideren pertinentes.* *1.12. Presentar una simulación acústica de la operación del aeropuerto proyectada a 10 y 20 años.* *1.13. Monitorear la evolución de la curva de ruido de 65 Ldn a través de simulaciones acústicas anuales, las cuales deberán ser presentadas a la ANLA mediante informe técnico que dé cuenta de sus características.* *1.14. Presentar análisis de la aplicación de medidas de abatimiento de ruido sobre las trayectorias, perfiles de vuelo, trayectorias y gradiente de ascenso, en el marco de aplicación del Manual de Abatimiento de ruido y/o atenuación para el Aeropuerto Internacional El Dorado – SKBO.* *1.15. Presentar análisis de resultados en el marco de aplicación del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado por parte de los operadores aéreos.* *1.16. Presentar cronograma de puesta en marcha de la plataforma web de visualización en tiempo real de la red de monitoreo del SVCA, conocida como "Webmonitoring".* *1.17. Presentar los avances en la ejecución de la formulación, ejecución y seguimiento del Plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI, de conformidad con lo establecido en la Tabla 1 de la norma nacional de ruido asociado al área de influencia para el componente ruido definida por esta Autoridad y demás actividades relacionadas con su cumplimiento.* *1.18. Replantear las metas e indicadores en función de las anteriores actividades de seguimiento y excluir las demás planteadas.*		
Análisis del cumplimiento		
En la justificación u observación indicada por la AEROCIVIL en el ICA_16, en el formato ICA 3ª 2022-2 es:		

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Todos los requerimientos establecidos para la modificación de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-01 se realizaron conforme a lo dispuesto por ANLA. Dichas modificaciones fueron presentadas mediante radicado interno N° 6103.432-2022023006 del 30 de junio de 2022. *Ver Anexo 6. Gestión legal/6.3. PMA/Anexo2_PSM* *En la revisión de este anexo se pudo evidenciar la inclusión de las dieciocho (18) actividades a las que hace referencia este artículo en el numeral 1 relacionado con los programas del plan de seguimiento y monitoreo, para la ficha de manejo y monitoreo de ruido PSM-01, las mismas se ven reflejadas, ordenadas e incluidas con las medidas de actos administrativos anteriores, por medio de la agrupación de siete (7) medidas así:* ***1)*** *Localización de las medidas.* ***2)*** *Garantizar las siguientes características de las estaciones de monitoreo de ruido inteligente pertenecientes a la red de monitoreo del SVCA.* ***3)*** *Garantizar las siguientes características del Software especializado en ruido Aeronáutico.* ***4)*** *Garantizar las siguientes actividades en campo sobre la red de monitoreo de ruido pertenecientes al SVCA.* ***5)*** *Análisis de Resultados en las estaciones de monitoreo pertenecientes al SVCA.* ***6)*** *Medidas de simulación y cálculo de contornos de ruido.* ***7)*** *Medidas de Control, que incluyen un total de 55 Sub-medidas.* *"(…)* *Ver cuadro Pág. 627 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*		
9.Ajustar la ficha PMS-PGS-01 Gestión socioeconómica, en el sentido de: *9.1. Incluir la información necesaria para garantizar que la ficha de seguimiento y monitoreo guarde concordancia con los ajustes que se realicen a las fichas del medio socioeconómico del PMA.* *9.2. Incluir lo pertinente a la cuarta ficha de manejo del PMA requerida, la cual abordará la educación y capacitación ambiental al personal vinculado en las actividades de operación del Aeropuerto.* *9.3. Presentar todos los indicadores de seguimiento a los programas del medio socioeconómico del PMA sin agruparlos como indicadores ponderados.* *9.4. Describir las acciones, métodos y procedimientos necesarios para obtener la información y/o los datos requeridos para el cálculo de los indicadores de seguimiento.* *9.5. Establecer las acciones generales a adelantar en caso de encontrar una baja eficacia de los programas socioeconómicos del PMA.*	*Temporal*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación, la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022 presenta respuesta a los ajustes requeridos por esta Autoridad Nacional a la presente ficha de seguimiento y monitoreo mediante el numeral 9 del artículo noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, así: *"(…)* *En atención al proceso de modificación de licencia ambiental otorgada mediante acto administrativo – Resolución No. 1728 del 04 de octubre de 2021 y recurso de reposición Resolución No. 0301 del 01 de febrero de 2022 proferida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales para el proyecto denominado "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado" de la ciudad de Bogotá D.C., en donde se impuso requerimientos asociados al Plan de Manejo Ambiental, Plan de Seguimiento y Monitoreo Ambiental y Plan de Gestión del Riesgo de Desastres; obligaciones que pasan a relacionarse y cuyo cumplimiento se procede a acreditar, con el fin que sean declaradas por cumplidas por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales con efectos vinculantes, en el seguimiento y control ambiental al citado proyecto: (…)"*		

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

"(…)

*Es así como, se remite de manera de anexos digitales los Planes de Seguimiento y Monitoreo ambiental actualizado para el Aeropuerto Internacional El Dorado, incluyendo implícitamente lo enunciado en los numerales en el **Artículo Noveno** de la Resolución 1728 del 04 de octubre de 2021 de la siguiente manera por parte de aplicación de la Aerocivil de conformidad al expediente de licenciamiento ambiental LAM0209; los componentes de fichas y su contenido, se encuentran adjuntados de manera digital en el Anexo2_PSM:*

PSM – Aeropuerto Internacional El Dorado (Aerocivil)			
Medio	***Programa***	***Código***	***Subprograma***
Abiótico	*Aire*	*PSM-01*	*Manejo y control de ruido*
		PSM-02	*Manejo y control de calidad de aire*
	Agua / Suelo	*PSM-03*	*Residuos*
		PSM-04	*Vertimientos*
Biótico	*Fauna y Flora*	*PSM-08-B*	*Programa de Seguimiento y Monitoreo a la Fauna Silvestre*
		PSM-09-B	*Programa de Seguimiento y Monitoreo para la Protección y compensación a la avifauna.*
		PSM-10-B	*Programa de Seguimiento y Monitoreo a la revegetalización*
Socioeconómico		*PSM-PGS-01*	*Gestión Socioeconómica*
		PSM-PGS-02	*Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza.*
Abiótico Biótico Socioeconómico	*Implementación de obras menores y de infraestructura*	*PSM-12*	*PSM Implementación de obras menores y de infraestructura.*

*Por los elementos enunciados anteriormente, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil se permite indicar el cumplimiento total a los requerimientos establecidos en el **Artículo Octavo y Noveno** de la Resolución 1728 del 04 de octubre de 2021 proferida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.*

(…)"

De acuerdo con lo anterior, antes de considerar la verificación realizada al cumplimiento de esta obligación de carácter temporal, es necesario aclarar que la ficha de seguimiento y monitoreo presentada por la AEROCIVIL en atención a los ajustes requeridos por esta Autoridad mantiene el código PSM-PGS-01, sin embargo la denominación de la ficha fue modificada a "Sensibilización y Educación – Información y Comunicación – Apoyo en cogestión interinstitucional y comunal", aspecto que la AEROCIVIL no justifica dentro del radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022 a través del cual presenta los ajustes a la ficha, así como tampoco en información incluida en el formato ICA 3ª anexo al ICA 16 correspondiente al periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022 presentado mediante las comunicaciones con radicados ANLA 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023, por lo cual la presente ficha de seguimiento y monitoreo mantendrá denominación "PSM-PGS-01 Gestión Socioeconómica" que le fue establecida a través del artículo octavo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, así:

"(…)

***ARTÍCULO OCTAVO.** Unificar los planes de seguimiento y monitoreo aprobados en la Resolución 1330 de 1995, Resolución 1000 de 2013 y Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, de tal forma que el plan de seguimiento y monitoreo para todo el proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado" a cargo de la Aerocivil será el siguiente:*

Tabla Programas de Seguimiento y Monitoreo aprobados por la ANLA para la operación del proyecto

Medio	***Componente***	***Código***	***Subprograma***
Abiótico	*Aire*	*PSM-01*	*Manejo y control de ruido*
		PSM-02	*Manejo y control de calidad de aire*
	Agua / Suelo	*PSM-03*	*Residuos*
		PSM-04	*Vertimientos*
Biótico	*Fauna y Flora*	*PSM-08-B*	*Programa de Seguimiento y Monitoreo a la Fauna silvestre*

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021				
Obligación				***Carácter***	***Cumple***
		PSM-09-B	*Programa de Seguimiento y Monitoreo para la Protección y compensación a la avifauna*		
		PSM-10-B	*Programa de Seguimiento y Monitoreo a la revegetalización*		
Socioeconómico		***PSM-PGS-01***	***Gestión socioeconómica***		
		PSM-PGS-02	*Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza*		
Abiótico Biótico Socioeconómico	*Implementación de obras menores y de infraestructura*	*PSM-12*	*PSM Implementación de obras menores y de infraestructura*		

(…)"

*Dada la claridad anterior, se tiene que, frente al cumplimiento por parte de la AEROCIVIL a los ajustes requeridos por la ANLA a la ficha de seguimiento y monitoreo **PSM-PGS-01 Gestión Socioeconómica**, los mismos no fueron atendidos teniendo en cuenta que si bien la ficha presentada en respuesta a estas obligaciones refiere versión del mes de abril de 2022, corresponde a la misma ficha presentada bajo los radicados 2021083394-1-000 del 29 de abril de 2021 y 2021085507-1-000 del 3 de mayo de 2021 en atención a la información adicional requerida por la ANLA dentro del proceso de evaluación a la solicitud de la AEROCIVIL sobre modificación de la licencia ambiental, como se observa imágenes incluidas en el numeral 5.5.2 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*

Es así que, se confirma que los ajustes requeridos no fueron realizados por la AEROCIVIL lo que implica reiterar la obligación para su cumplimiento por parte del titular de la licencia ambiental.

(…)

***Resolución 0801 del 22 de abril de 2022,** Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones.*

Resolución 0801 del 22 de abril de 2022		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
***ARTÍCULO PRIMERO.** Autorizar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL el inicio de la Fase II de la operación aérea establecida en el artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificado por el artículo segundo de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, de conformidad con las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo.*		
***PARÁGRAFO.** Para la ejecución de la presente autorización, bajo ninguna condición se permitirá que los niveles de ruido estén por encima de los registrados en la línea base (2019), considerando la incertidumbre de +/- 2dBA, como resultado de las características técnicas señaladas por el SVCA para el periodo antes mencionado, a fin de garantizar que no se potencialicen los impactos ambientales existentes.*	*Temporal*	*NO*
Análisis del cumplimiento		
En la justificación u observación indicada por la AEROCIVIL en el ICA_16, en el formato ICA 3ª 2022-2 es: *Para el periodo de reporte se cumple con el requerimiento.* *No se evidencia información de verificación y comparación de los niveles de ruido registrados entre la línea base (año 2019) y los niveles de ruido de ruido registrados para el segundo semestre del año 2022, que es el periodo de análisis del del ICA 16 y que se está analizando para el Concepto Técnico*		

Resolución 0801 del 22 de abril de 2022		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento a seguimiento a peticiones quejas reclamos, solicitudes y denuncias de carácter ambiental– PQRSD del expediente LAM0209.		

(…)

Actos Administrativos No Modificatorios (Autos/Acta)

Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No. 473 del 5 de octubre de 2021.

Acta No. 473 del 5 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerir a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, para que en el término de tres (3) meses contados a partir de la suscripción del acta que resulte de la reunión o en el plazo que establezca cada requerimiento, presente los soportes de cumplimiento de las siguientes obligaciones:		
Requerimiento 58. *Abstenerse de iniciar a operar 24 horas hasta tanto se dé el cumplimiento total a lo dispuesto en el numeral 8 del Artículo Octavo de la Resolución 1034 de 2015, en cumplimiento del numeral 30 del Artículo Primero del Auto 1678 del 19 de abril del 2018, numeral 60 del Artículo Primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017 y numeral 5 del Artículo Primero del Auto 620 de 15 de febrero de 2021.*	*Temporal*	*NO*
Reiteraciones		
-Numeral 60 del Artículo Primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017 *-Numerales 30, 38 y 39 del Artículo Primero del Auto 1678 del 19 de abril del 2018* *-Numerales 5 y 11 del Artículo Primero del Auto 620 de 15 de febrero de 2021*		
Análisis del cumplimiento		
En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que la presente obligación se encuentra vigente dentro del acto sancionatorio del eexpediente SAN0042-00-2017, donde se indica: *Mediante Auto No. 4453 del 31 de julio de 2018, se ordenó el inicio de un procedimiento administrativo ambiental de carácter sancionatorio contra la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, identificada con NIT 899.999.059-3, por los siguientes hechos:* *"(…)* *-Realizar actividades de acopio de material sobrante de excavación, demolición y descapote temporal en el sitio con coordenadas Este: 991316 y Norte: 1011999, esto es, en sitio no autorizado en la Licencia Ambiental.* *-No dar total cumplimiento a las condiciones establecidas en los literales a, b, c y d, del Numeral 8 del Artículo Octavo de la Resolución ANLA 1034 del 24 de agosto de 2015(…)".* *Así mismo, se evidencia que mediante el Auto No. 02297 del 07 de abril de 2022 se acumula el expediente SAN0143-00-2020 en el expediente SAN0042-00-2017, y mediante el Auto No. 05569 del 18 de julio de 2022 "Por el cual se formula pliego de cargos dentro de un procedimiento sancionatorio ambiental y se adopta otras determinaciones", en su Artículo Primero se formula el siguiente cargo:* *" (…) CARGO SEGUNDO.- Iniciar la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado las veinticuatro (24) horas del día, sin haber dado previo cumplimiento a las obligaciones relacionadas con:*		

Acta No. 473 del 5 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
i. Presentar el Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los Niveles de Ruido, probado en un 100%. *ii. Habilitar un usuario y/o una estación de monitoreo que permita efectuar el seguimiento a las restricciones en las operaciones y a los niveles reportados por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA.* *iii. Presentar para las aeronaves de carga que operan en el Aeropuerto Internacional El Dorado la documentación pertinente que dé cuenta de la reconversión de sus motores a la etapa necesaria para operar en la terminal aérea o de lo contrario un plan de reconversión de la flota aérea específicamente para los operadores de carga (…)".* *Lo anterior, referido a las obligaciones del numeral 8 del artículo octavo de la Resolución No. 1034 del 24 de agosto de 2015.* *Por lo anterior, se tiene vigente un procedimiento sancionatorio ambiental contra la sociedad Aerocivil referente a la presente obligación. Sin embargo, dentro del presente expediente LAM0209, a la fecha no se evidencia que AEROCIVIL haya radicado información de respuesta a la presente obligación, por lo cual se efectuará su respectiva reiteración.*		

(…)

Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No. 562 del 31 de agosto de 2022.

Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No. 562 del 31 de agosto de 2022.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Reiterar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, titular de la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, el cumplimiento de las siguientes obligaciones y/o requerimientos establecidos en los actos administrativos que se enuncian a continuación:		
Requerimiento No. 21. *Presentar un análisis del incremento o decrecimiento de las curvas de ruido de 65 dB Ldn en áreas y personas expuestas en la actualidad, respecto de años anteriores, con el objeto de identificar cómo se ha realizado el manejo de las medidas mitigadoras de ruido.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 25 del artículo primero del Auto 3072 del 1 de octubre de 2012, numerales 27 y 15 del artículo primero del Auto 2046 del 25 de mayo de 2015, numeral 63 del artículo primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017, numeral 49 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril del 2018, numerales 35 y 33 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019 y el numeral 7 artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021.*	*Temporal*	*NO*
Reiteraciones		
- *Numeral 25 del artículo primero del Auto 3072 del 1 de octubre de 2012* - *Numerales 27 y 15 del artículo primero del Auto 2046 del 25 de mayo de 2015* - *Numeral 63 del artículo primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017* - *Numeral 49 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril del 2018* - *Numerales 35 y 33 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019* - *Numeral 7 artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021*		
Análisis del cumplimiento		
En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16		

Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No. 562 del 31 de agosto de 2022.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, donde se incluye la presente medida la siguiente información dentro del formato ICA 3ª: *"El análisis de las curvas de ruido se reportan anualmente a través del informe del modelo de propagación del ruido, para el periodo de reporte, se adjunta el modelo de propagación del año 2021. Ver Anexo 6. Gestión Legal/ 6.6. ACTA 568 de 2022/ Req 21."* *En revisión del anexo mencionado, se incluye:* - *Informe Modelo de Propagación de Ruido del aeropuerto Internacional El Dorado Año 2021, cuyo objetivo es Desarrollar un modelo acústico predictivo de las operaciones aéreas que se ejecutaron en el Aeropuerto Internacional El Dorado durante el año 2021, teniendo en cuenta el escenario planteado que se presentó en el transcurso de este periodo.* *Teniendo en cuenta que la información referida se encuentra enmarcada dentro del año 2021, se tiene que el análisis de cumplimiento a la presente obligación No Aplica para el presente seguimiento, dado que el objetivo del presente seguimiento es específico sobre el estado de Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias – PQRSD de carácter ambiental y social y obligaciones asociadas correspondientes al expediente LAM0209 específicamente para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023. En este sentido, la verificación del cumplimiento de la presente obligación se realizará en seguimiento general a efectuar al expediente LAM0209 en el último trimestre del año 2023.*		
Requerimiento No. 22. *Presentar los resultados obtenidos mediante la red de monitoreo de ruido, identificando y caracterizando las unidades territoriales adicionales en los casos en que la curva tienda a incrementarse.* *Lo anterior, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 4 del artículo octavo de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, numeral 37 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril de 2018 y requerimiento 69 del Acta 473 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 5 de octubre de 2021.*	*Temporal*	*NO*
Reiteraciones		
- *Numeral 37 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril de 2018* - *Requerimiento 69 del Acta 473 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 5 de octubre de 2021.*		
Análisis del cumplimiento		
En revisión del expediente LAM0209 se tiene que de acuerdo con el Concepto técnico 5211 de 31 de agosto de 2022, acogido mediante el Acta 562 de 31 de agosto de 2022, se indica para la presente obligación que: *"Respecto a esta obligación, es de señalar lo indicado en los formatos ICA3a de los ICA 13 y 14:* *"(...)En C. Anexos ICA Sem-II_SKBO\Anexo 3. Reportes e informes de monitoreo y técnicos\Anexo 3.2. Informes ruido, se adjunta el modelo de propagación de ruido para el año 2018, en la página 82, tabla 11, se referencian los receptores sensibles dentro de la curva de 65 dB obtenida para el año de referencia. No se evidencia un incremento en la isófona".* *Teniendo en cuenta lo anterior, se tiene que el análisis de cumplimiento a la presente obligación corresponde para el año 2018, en tal sentido la evaluación No Aplica para el presente seguimiento, dado que el objetivo del presente seguimiento es específico sobre el estado de Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias – PQRSD de carácter ambiental y social y obligaciones asociadas correspondientes al expediente LAM0209 específicamente para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de*		

Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No. 562 del 31 de agosto de 2022.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
mayo de 2023. En este sentido, la verificación del cumplimiento de la presente obligación se realizará en seguimiento general a efectuar al expediente LAM0209 en el último trimestre del año 2023.		
Requerimiento No. 35. *Presentar los soportes de atención a las peticiones realizadas por las comunidades de los sectores San José de Bavaria y Niza Antigua de la localidad de Suba en el marco de la visita de seguimiento y control ambiental efectuada por la ANLA y AEROCIVIL el día 30 de junio de 2021, relacionadas con presuntas afectaciones por altos niveles de ruido debido al sobrevuelo de aeronaves en los sectores mencionados.* *Lo anterior, en cumplimiento del requerimiento 15 del Acta 473 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 5 de octubre de 2021.*	*Temporal*	*NO*
Reiteraciones		
- *Requerimiento 15 del Acta 473 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 5 de octubre de 2021.*		
Análisis del cumplimiento		
Frente a este requerimiento la AEROCIVIL mediante formato ICA 3ª incluido en el ICA 16 objeto de verificación en el presente seguimiento específico, indica lo siguiente: *"(…)* *El Aeropuerto Internacional El Dorado se encuentra en proceso de emitir respuesta al presente requerimiento. Sin embargo, a la fecha de cierre del presente informe, no se cuenta con esta información. La Aeronáutica Civil, una vez compile la información, dará respuesta al presente requerimiento.* *(…)"* *"(…)* *Ver gráfica Pág. 719 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 / Fuente: Anexo ICA 16 radicado ANLA 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023* *Sobre lo anterior es preciso recordar que en seguimiento adelantado al expediente LAM0209 en el año 2022 registrado en concepto técnico No 5211 del 31 de agosto de 2022 acogido por el acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 562 del 31 de agosto de 2022, fue verificado el formato ICA 3ª anexo al ICA 14 encontrando que la respuesta brindada por la AEROCIVIL a este requerimiento se dio en el mismo sentido así:* *"(…)* *El Aeropuerto Internacional El Dorado se encuentra en proceso de emitir respuesta al presente requerimiento. Sin embargo, a la fecha de cierre del presente informe, no se cuenta con esta información. La Aerocivil se encuentra recolectando los demás soportes o evidencias, y una vez se cuente con la información será entregada a la Autoridad Ambiental.* *(…)"* *En la misma consideración al presente requerimiento esta Autoridad hizo la siguiente claridad:* *"(…)* *Sobre lo anterior, aunque AEROCVIL indica sobre la no presentación de la información, en el marco de la verificación de soportes de cumplimiento a la implementación de las medidas establecidas en la ficha PGS-05 Atención a la comunidad incluidos en el ICA No 14, se observan soportes que dan cuenta del desarrollo de la actividad de atención a inquietudes y socialización del PMA y medidas ambientales autorizadas para la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado, dirigida a la comunidad del sector San José de*		

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No. 562 del 31 de agosto de 2022.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Bavaria en la localidad de Suba, actividad que se llevó a cabo de manera virtual el día 16 de septiembre de 2021, de lo cual se verifica acta de reunión, registros de asistencia y registros fílmicos y de audio que fueron aportados por AEROCIVIL. *Con relación a la actividad informativa con la comunidad del sector Niza Antigua de la localidad de Suba, efectivamente no se hallan soportes sobre su desarrollo, por lo se considera el incumplimiento de este requerimiento y se hace su reiteración en el sentido de solicitar el cumplimiento de la presentación de soportes de atención a las peticiones realizadas por la comunidad del sector Niza Antigua de la localidad de Suba en el marco de la visita de seguimiento y control ambiental efectuada por la ANLA y AEROCIVIL el día 30 de junio de 2021, relacionadas con presuntas afectaciones por altos niveles de ruido debido al sobrevuelo de aeronaves en el sector mencionado.* *(…)"* *No obstante, lo anterior, no se hallan soportes que den cuenta del desarrollo de la actividad informativa requerida a la AEROCIVIL con la comunidad del sector Niza Antigua manteniendo así el incumplimiento del requerimiento, razón por la cual se hace la reiteración pertinente.*		
Requerimiento No. 36. *Presentar la información de la Ficha PGS- 05 Atención a la Comunidad, relacionada con las inquietudes manifestadas y consignadas en las audiencias sobre afectaciones a las actividades económicas asociadas al impacto por ruido, la afectación a la infraestructura asociada a las vibraciones y la afectación a la vía de acceso ubicada en el sector de Funza.* *Lo anterior en cumplimiento al numeral 14 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, numeral 64 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 49 artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021 y requerimiento 83 del Acta 473 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 5 de octubre de 2021.*	*Temporal*	*NO*
Reiteraciones		
- *Numeral 14 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018* - *Numeral 64 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019* - *Numeral 49 artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021* - *Requerimiento 83 del Acta 473 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 5 de octubre de 2021.*		
Análisis del cumplimiento		
Con relación a este requerimiento la AEROCIVIL mediante formato ICA 3ª incluido en el ICA 16 objeto de verificación en el presente seguimiento informa: *"(…)* *Se realizaron los ajustes pertinentes a la ficha PGS-05. Atención a la comunidad, de acuerdo con el requerimiento.* *Adicional y con el objetivo de presentar la trazabilidad a las PQRS allegadas a la Aeronáutica Civil, se organiza una carpeta zip con la base de datos de los años: 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 y 2021 donde contiene información de los procesos de participación bajo las respuestas generadas por parte de la Aerocivil y cumpliendo los términos bajo la ley 1755 de 2015. Ver soportes en Anexo 6. Gestión Legal/ 6.6. ACTA 568 de 2022/Req 36.* *Durante el periodo de reporte, no se realizaron socializaciones en los municipios de Madrid y Mosquera.* *(…)"*		

Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No. 562 del 31 de agosto de 2022.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

Sobre lo anterior se identifica que la respuesta corresponde a la misma proporcionada por la AEROCIVIL en el ICA 14 cuya verificación se hizo en seguimiento ambiental efectuado al expediente LAM0209 en el año 2022, excepto la ruta de anexos que fue actualizada, sin embargo, al hacer la apertura de las carpetas allí incluidas se observa que éstas contienen la misma información ya verificada y cuyas consideraciones fueron consignadas en el concepto técnico No 5211 del 31 de agosto de 2022 acogido por el acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 562 del 31 de agosto de 2022, de las cuales se tiene las siguientes generalidades:

"(…)

En revisión de la ruta de anexos indicada por AEROCIVIL, se debe aclarar que ésta corresponde a la misma incluida en la respuesta parcial presentada a los requerimientos establecidos mediante el Auto 0620 del 15 de febrero de 2021 radicada a esta Autoridad a través de la comunicación ANLA 2022071233-1-000 del 13 de abril de 2022, allí se encuentra ruta de anexos ARTÍCULO PRIMERO/Requerimiento 49/PQRS-2022/PQRS-PARA ANLA y se observan carpetas que corresponden a los años 2015 a 2021. Sobre estos soportes es importante resaltar que el requerimiento surgió a partir del seguimiento efectuado al expediente LAM0209 en el año 2017 registrado en el concepto técnico No 6370 del 12 de diciembre de 2017 acogido por el Auto 1678 del 19 de abril de 2018, cuyo alcance correspondió a la verificación de información de los ICA años 2015 y 2016 y que para el seguimiento no habían sido presentados por la AEROCIVIL ante la ANLA, lo cual generó el requerimiento, con esta claridad para efectos del presente requerimiento se verifica únicamente la información aportada para los años 2015 y 2016. (…)"

"(…)

***Año 2015** (…)"*

"(…)

Sobre los archivos anteriores, como bien se observa, las bases contienen datos de identificación del peticionario, ubicación mediante dirección y barrio, correo electrónico y un espacio de observaciones en el cual se registra información acerca de la fecha de envío de la respuesta a la petición, pero las tablas no contienen datos que permitan identificar la fecha de ingreso de la petición, ni el asunto de la misma, información que es relevante para esta Autoridad toda vez que el requerimiento hace referencia a la presentación de información relacionada con las inquietudes manifestadas y consignadas en las audiencias sobre afectaciones a las actividades económicas asociadas al impacto por ruido, la afectación a la infraestructura asociada a las vibraciones y la afectación a la vía de acceso ubicada en el sector de Funza, sobre esto se hace claridad en que el término "audiencias" hace referencia a la audiencia pública ambiental celebrada en el marco de la solicitud de trámite de modificación de la licencia ambiental realizado por AEROCIVIL en el año 2011, la cual se llevó a cabo en varias fases los días 24, 25 y 27 de febrero, 14 de marzo, 30 de junio y 1 de julio de 2015, modificación que finalmente se otorgó a través de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, por lo tanto las inquietudes corresponden a las manifestadas en ese evento y respecto a unos temas específicos, datos que no se observan en las tablas anexas, por lo cual AEROCIVIL deberá remitir la información completa y acorde a lo requerido.

Ahora, en las carpetas de los años 2015 y 2016 se hallan unos archivos en formato "kmz" como se observa a continuación: (…)"

"(…)

Ahora, respecto a las presuntas afectaciones generadas por AEROCIVIL sobre la vía de acceso al municipio de Funza en la vereda La Florida, AEROCIVIL en el formato ICA 1ª incluido en el ICA No 14 (período julio – diciembre de 2021) hace el siguiente reporte:

(…)

*"**Actividad 2**: En el municipio de Funza, el Señor Jairo Murcia presidente de la Junta de Acción Comunal de la Vereda la Florida, en anteriores espacios informativos expuso su preocupación frente a la falta de atención*

Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No. 562 del 31 de agosto de 2022.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
de las entidades municipales y del Aeropuerto Internacional el Dorado en referencia al estado de la vía de esta zona rural, ya que por la misma transitan vehículos pesados que ingresan y salen de la terminal aérea. Como líder del sector, ha solicitado una reunión con Aeronáutica Civil, Consorcio el Dorado y Opain junto A Movilidad y la oficina de Infraestructura de la alcaldía municipal de Funza." *(…)* *Sobre lo anterior, esta Autoridad en el numeral 5.3.2.3 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 en la ficha de manejo PGS-05 Atención a la comunidad, considera que, en verificación de los anexos incluidos en el informe mensual de julio de 2021, puntualmente el archivo pdf "FUN22072021_RAI-RJAC" contiene un acta de reunión fechada el 22 de julio de 2021 en la cual se registra la atención brindada por AEROCIVIL a la solicitud realizada por el presidente de la Junta de Acción Comunal – JAC de la vereda La Florida respecto a presuntas afectaciones en vía veredal localizada frente a la puerta No 19 del aeropuerto, afectaciones que menciona el líder comunitario a causa del tránsito de vehículos pesados que acceden al aeropuerto para la ejecución de obras al interior de la terminal aérea. Esta atención es brindada de manera conjunta con la Alcaldía de Funza, generando como compromiso por parte del peticionario la remisión de registros fotográficos de los vehículos pesados que utilizan esta vía para acceder al aeropuerto, toda vez que las mismas deben contar con un permiso de tránsito por parte de la Alcaldía de Funza para usar esta vía. Por su parte AEROCIVIL indica que los contratos de obra que actualmente ejecutan no les permite utilizar material fresado ni granular para acceder a la colaboración de hacer mantenimiento de esa vía toda vez que la misma no se encuentra al interior del aeropuerto, sin embargo, indica que para próximos contratos de obra que se celebren expondrán la situación para ver si les es posible donar material para el mejoramiento de la vía.* *Al respecto, es necesario tener en cuenta que, en las visitas de seguimiento realizadas por la ANLA al proyecto en los años 2020, 2021 y 2022, se ha logrado evidenciar que esta es una vía de uso público, es decir que su uso no exclusivo de AEROCIVIL y por la cual transita alto flujo de tráfico vehicular tanto liviano como pesado, toda vez que la misma es usada como vía desvío para llegar a las calles 13 y 80.* *Así las cosas, en lo relacionado con el tema de la atención a las presuntas afectaciones de esta vía se considera se ha dado cumplimiento por parte del titular de la licencia ambiental.* *De acuerdo con lo descrito, se concluye que AEROCIVIL continúa presentando incumplimiento frente a este requerimiento, excepto en lo relacionado con la atención la afectación a la vía de acceso ubicada en el sector de Funza, por lo cual se hará la reiteración pertinente con la claridad de que AEROCIVIL ya no debe presentar información relacionada con la vía de acceso en el sector de Funza.* *(…)"* *No obstante, lo anterior, la AEROCIVIL continúa presentando la misma información, por lo cual esta Autoridad determina que el incumplimiento al requerimiento se mantiene y se hace la reiteración pertinente relacionada con las inquietudes manifestadas y consignadas en las audiencias sobre afectaciones a las actividades económicas asociadas al impacto por ruido, la afectación a la infraestructura asociada a las vibraciones en Funza.*		
Requerimiento No. 37. *Presentar las respuestas emitidas a los peticionarios frente al tema de insonorizaciones que corresponden a: Diana Milena Malagón, Vidal Gómez Acosta, Alejandro Prieto, Miguel Silva Patiño, Jesús Erich Loaiza, Claudia M. Rodríguez, Alexander Beltrán Preciado, Álvaro Prieto López, Edgar Poveda García, Álvaro Prieto López, Carlos Lozano, Gloria Inés Triviño Gámez, Néstor Muñoz Aldana y Luz Marina Bonilla Ramírez, para revisión y análisis puntual por parte de esta Autoridad.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha PMA-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control del Ruido, numeral 10 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 111 del artículo primero del*	*Temporal*	*NO*

Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No. 562 del 31 de agosto de 2022.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Auto 620 del 15 de febrero de 2021 y requerimiento 84 del Acta 473 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 5 de octubre de 2021.		
Reiteraciones		
- *Numeral 10 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019* - *Numeral 111 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021* - *Requerimiento 84 del Acta 473 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 5 de octubre de 2021.*		
Análisis del cumplimiento		
Con relación a este requerimiento la AEROCIVIL mediante formato ICA 3ª incluido en el ICA 16 objeto de verificación en el presente seguimiento informa: *"(…)* *El Aeropuerto Internacional El Dorado se encuentra en proceso de emitir respuesta al presente requerimiento. Sin embargo, a la fecha de cierre del presente informe, no se cuenta con esta información. La Aeronáutica Civil, una vez compile la información, dará respuesta al presente requerimiento.* *(…)"* *Sobre lo anterior se identifica que la respuesta corresponde a la misma proporcionada por la AEROCIVIL en el ICA 14 cuya verificación se hizo en seguimiento ambiental efectuado al expediente LAM0209 en el año 2022, concluyendo así que, para el presente periodo de seguimiento ambiental el titular de la licencia ambiental tampoco aporta información que dé alcance al cumplimiento de este requerimiento. Dado lo anterior, se confirma que se mantiene el incumplimiento del requerimiento al cual se hace la reiteración pertinente.*		
Requerimiento No. 38. *Presentar un informe consolidado de las quejas presentadas por las comunidades respecto a los impactos por ruido generados y las respuestas ofrecidas a ellas por parte de la AEROCIVIL, aunado a ello presentar un informe de la atención personalizada a las quejas presentadas por la comunidad, lo anterior en el marco de la ventana operacional otorgada mediante radicado ANLA 2015042281-1-000 del 15 de agosto de 2015.* *En cumplimiento del numeral 72 artículo primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017, numeral 56 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, numeral 68 artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021 y requerimiento 88 del Acta 473 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 5 de octubre de 2021.*	*Temporal*	*NO*
Reiteraciones		
- *Numeral 72 artículo primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017* - *Numeral 56 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018* - *Numeral 68 artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021* - *Requerimiento 88 del Acta 473 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 5 de octubre de 2021*		
Análisis del cumplimiento		
Con relación a este requerimiento la AEROCIVIL mediante formato ICA 3ª incluido en el ICA 16 objeto de verificación en el presente seguimiento informa: *"(…)* *La Aerocivil cuenta con diferentes medios de entrega de las PQRS, como lo son: recepción física a través de la oficina de atención ciudadana, ubicada en el primer piso del edificio principal, atención personal de*		

Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No. 562 del 31 de agosto de 2022.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
solicitudes por medio de un equipo profesional en campo del SVCA, línea telefónica, página web de la Aeronáutica Civil y buzones ubicados en el municipio de Funza en las veredas y centro urbano. *En los informes mensuales de gestión social desarrollados por K2 Ingeniería, se presenta el análisis compilado de las PQRS recibidas durante cada mes, en donde se relaciona: fecha de radicación, fecha de respuesta, localidad, tipo de PQRS, descripción y estado. Estos consolidados, junto con el análisis y respectivos soportes, se encuentran en el Anexo 5. Gestión Social / INFORME SOCIAL SEMESTRE 2022-2* *(…)"* *Sobre lo anterior se identifica que la respuesta corresponde a la misma proporcionada por la AEROCIVIL en el ICA 14 cuya verificación se hizo en seguimiento ambiental efectuado al expediente LAM0209 en el año 2022 (con excepción de la ruta de anexos que fue actualizada) y cuyo registro fue realizado en el concepto técnico No 5211 del 31 de agosto de 2022 acogido por el acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 562 del 31 de agosto de 2022, frente a lo cual en el mencionado concepto técnico se generó la siguiente consideración:* *"(…)* *Sobre el anterior reporte, si bien AEROCIVIL cuenta con un sistema de atención a la comunidad como lo menciona y efectivamente en el ICA No 14 hace el reporte de PQRS, éstas corresponden a las recepcionadas durante el segundo semestre del año 2021, por lo tanto, esta información no da alcance a lo solicitado en el presente requerimiento.* *Ahora, retomando la respuesta brindada por AEROCIVIL al requerimiento 83 del acta de reunión de control y seguimiento ambiental, incluida en el formato ICA 3ª del ICA No 14, en cuya ruta de anexos ARTÍCULO PRIMERO/Requerimiento 49/PQRS-2022/PQRS-PARA ANLA se observan carpetas que contienen información relacionada con las PQRS recepcionadas durante los años 2015 a 2021 y que corresponde a la misma información presentada en la comunicación con radicado ANLA 2022071233-1-000 del 13 de abril de 2022; para el caso del año 2015 que es la anualidad que refiere el presente requerimiento se observa una base de datos en formato excel que contiene datos de identificación del peticionario, ubicación mediante dirección y barrio, correo electrónico y un espacio de observaciones en el cual se registra información acerca de la fecha de envío de la respuesta a la petición, pero la tabla no contiene datos que permitan identificar la fecha de ingreso de la petición, ni el asunto de la misma, información que es relevante para esta Autoridad con el fin de determinar la trazabilidad de la recepción de PQRS y su atención durante el período de tiempo en que fue autorizada la ventana de operación en horarios restringidos mientras se desarrollaron las actividades de obra en el lado aire (construcción de vías periféricas a las pistas y mejoramiento de calles de rodaje), esto durante el período 1 de marzo de 2015 hasta la fecha ejecutoria de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 la cual corresponde al 25 de agosto de 2015, período autorizado y notificado por esta Autoridad mediante las comunicaciones con radicado ANLA 2015005939-2-001 del 27 de febrero de 2015 y 2015042281-2-002 del 1 de septiembre de 2015.* *(…)"* *Sin embargo, pese a que se indica la razón por la cual la información no da alcance al cumplimiento del requerimiento, la AEROCIVIL continúa enviado la misma información, razón por la cual esta Autoridad reitera la permanencia del incumplimiento y se hace la reiteración pertinente obedeciendo a que la información presentada no es suficiente al no contar con un informe consolidado de las quejas presentadas por las comunidades respecto a los impactos por ruido generados y las respuestas ofrecidas a ellas por parte de la AEROCIVIL, y sobre la atención personalizada a las quejas presentadas por la comunidad, en el marco de la ventana operacional otorgada mediante radicado ANLA 2015042281-1-000 del 15 de agosto de 2015.*		
Requerimiento No. 39. *Presentar información de sistematización de la atención a PQRS en la cual se observe de manera específica el estado de*	*Temporal*	*NO*

Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No. 562 del 31 de agosto de 2022.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
atención dado a cada una, en tanto si se encuentran abiertas o cerradas, así como los mecanismos aplicados y los soportes de gestión para cada una. *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha PGS-05. Atención a la comunidad, numeral 18 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 114 artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021 y requerimiento 91 Acta 473 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 5 de octubre de 2021.*		
Reiteraciones		
- *Numeral 18 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019* - *Numeral 114 artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021* - *Requerimiento 91 Acta 473 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 5 de octubre de 2021*		
Análisis del cumplimiento		
Con relación a este requerimiento la AEROCIVIL mediante formato ICA 3ª incluido en el ICA 16 objeto de verificación en el presente seguimiento informa: *"(…)* *Para el periodo de reporte, se adjunta la información sistematizada sobre PQRS, en donde se observa el estado actual de las mismas. Ver Anexo 5. Gestión Social / INFORME SOCIAL SEMESTRE 2022-2* *(…)"* *En verificación del anexo referido por la AEROCIVIL se observa que corresponde al informe descriptivo de gestión social que reporta las actividades asociadas a la atención de PQRS para el segundo semestre de 2022:* *"(…)* *Ver imagen Pág. 727 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023/Fuente: Anexo ICA 16 radicado ANLA 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023.* *"(…)* *Ver gráficas Pág. 728 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023/**Fuente:** Anexo ICA 16 radicado ANLA 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023.* *Sobre lo anterior, es preciso aclarar tal como se realizó en seguimiento ambiental efectuado al expediente LAM0209 en el año 2022 que la información a la cual hace alusión el requerimiento cuenta con una característica de tiempo dado que el mismo se origina en el Auto 6789 del 28 de agosto de 2019 el cual acogió el seguimiento adelantado al expediente LAM0209 para el año 2019, en el cual fueron verificados los ICA de los años 2016, 2017 y primer semestre de 2018, por lo cual la información a que hace referencia este requerimiento corresponde a esas anualidades, en ese sentido y dado que la respuesta brindada por la AEROCIVIL es presentada en el mismo sentido del seguimiento del año 2022, en esta ocasión incluyendo información relacionada con el registro de PQRSD para el periodo 22 de julio de 2022 a 18 de mayo de 2023 la cual no da respuesta al presente requerimiento dada la característica de tiempo antes mencionada, esta Autoridad conforma que el incumplimiento se mantiene, razón por la cual se hace la reiteración pertinente.*		
Requerimiento No. 42. *Presentar el consolidado de las Peticiones, Quejas, Reclamos y Denuncias – PQRS reportadas dentro de los períodos en los ICA 8 (1 de julio al 31 de diciembre de 2018), ICA 9 (del 1 de enero al 30 de junio de 2019) e ICA 10 (del 1 de julio al 31 de diciembre de 2019) en el cual se relacione su estado y fecha de cierre (este último según aplique) y los respectivos soportes de cada petición.*	*Temporal*	*NO*

Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No. 562 del 31 de agosto de 2022.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo PGS-05 Atención a la Comunidad y el literal a del numeral 10 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021.		
Reiteraciones		
- Literal a del numeral 10 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021		
Análisis del cumplimiento		

Con relación a este requerimiento la AEROCIVIL mediante formato ICA 3ª incluido en el ICA 16 objeto de verificación en el presente seguimiento informa:

"(…)

Con el objetivo de presentar la trazabilidad a las PQRS allegadas a la Aeronáutica Civil, se presentan las bases de datos de los años 2018 y 2019, la cual contiene información de los procesos de participación bajo las respuestas generadas por parte de la Aerocivil y cumpliendo los términos bajo la ley 1755 de 2015. Ver soportes en Anexo 6. Gestión Legal/ 6.6. ACTA 568 de 2022/ Req 42.

(…)"

En revisión del anexo indicado por la AEROCIVIL, se observa que la información allí contenida corresponde a la misma proporcionada por esa entidad en el ICA 14, cuya verificación se hizo en seguimiento ambiental efectuado al expediente LAM0209 en el año 2022 (con excepción de la ruta de anexos que fue actualizada) y cuyo registro fue realizado en el concepto técnico No 5211 del 31 de agosto de 2022 acogido por el acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 562 del 31 de agosto de 2022, frente a lo cual en el mencionado concepto técnico se generó la siguiente consideración:

"(…)

En revisión de la ruta de anexos indicada en el formato ICA 3ª del ICA No 14 y que corresponde a la misma información presentada por AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 2022071233-1-000 del 13 de abril de 2022 con la cual da respuesta parcial a este requerimiento, se observa lo siguiente: (…)"

"(…)

Al hacer la apertura de cada uno de los archivos para los años 2018 y 2019 se encuentra: (…)"

"(…)

Sobre los archivos anteriores, como bien se observa, las bases contienen datos de identificación del peticionario, ubicación mediante dirección y barrio, asunto, correo electrónico y un espacio de observaciones en el cual se registra información acerca de la fecha de envío de la respuesta a la petición, las tablas en algunos casos no contienen datos que permitan identificar la fecha de ingreso de la petición y su estado, información que es relevante para esta Autoridad con el fin de determinar el cumplimiento o no del requerimiento. Para el caso de la base de datos del año 2019, ésta es entregada hasta el mes de julio sin conocer a información de los 5 meses siguientes.

Ahora, en cuanto a los archivos en formato "kmz" incluidos en las carpetas de respuesta a este requerimiento, se observa que corresponde a la georreferenciación de las PQRS, lo cual es un insumo de importancia dentro de la gestión realizada en la atención a las PQRS, no obstante, no se hallan soportes que permitan evidenciar la recepción, gestión y atención de las PQRS correspondientes al segundo semestre de 2018 y el año 2019, ni la respuesta brindada a cada una. (…)"

"(…)

Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No. 562 del 31 de agosto de 2022.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Dado lo descrito anteriormente, se considera que la información aportada por AEROCIVIL no da alcance al cumplimiento del literal a de este requerimiento, por lo cual se hace la reiteración pertinente. *(…)"* *En consecuencia, de lo anterior, aunque sobre la información presentada esta Autoridad había indicado en seguimiento del año 2022 que la misma no era suficiente para dar cumplimento al requerimiento y la AEROCIVIL la presenta nuevamente sin ningún argumento nuevo o adicional que permita validar la información, se confirma la persistencia del incumplimiento y se hace la reiteración pertinente.*		
Requerimiento No. 48. *Presentar un informe semestral que relacione las acciones realizadas frente a los incumplimientos a los niveles de ruido y avance respecto al procedimiento sancionatorio aplicado a las aerolíneas Líneas aéreas Suramericanas SAS y Aerosucre SA. Y de las demás que se puedan presentar.* *Lo anterior, de conformidad con lo establecido en la medida de manejo 6 de la Ficha de manejo PMA-01 Programa de control de emisiones, manejo y control del ruido, establecida en la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015.*	*Temporal*	*NO*
Reiteraciones		
No aplica.		
Análisis del cumplimiento		
En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, donde se incluye la presente medida la siguiente información dentro del formato ICA 1a: *(…)* *Las Aerolíneas Aerosucre y LAS han realizado gestiones relacionadas a la reconversión de flota. Para el periodo de reporte, se realizó por parte de estas aerolíneas la presentación de los informes de indicadores de gestión para la reducción de los niveles de ruido, sin embargo, la Aeronáutica Civil, aún no consolida de manera completa la información suministrada ya que se presentaron requerimientos por parte de esta entidad a las aerolíneas con el fin de presentar de manera integral la información pertinente respecto a estos indicadores de gestión. La Aeronáutica Civil, remitirá los informes a la Autoridad Ambiental una vez cuenten con concepto de conformidad.* *(…)* *Así mismo, dentro del Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA no se cuenta con radicados por parte de AEROCIVIL relacionados con respuesta a los requerimientos establecidos en el seguimiento efectuado al expediente LAM0209 en el año 2022, acogido por el acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 562 del 31 de agosto de 2022.* *De lo anterior, se concluye que, para el presente seguimiento, AEROCIVIL no ha radicado a la fecha, los soportes documentales que den cumplimiento al presente requerimiento correspondiente al periodo del ICA N. 16, por lo cual se efectuará su reiteración.*		

IMPACTOS NO PREVISTOS

A continuación, se presenta el análisis para la atención de impactos no previstos:

Tabla 31. Análisis de impactos y requerimientos frente a impactos no previstos

Impactos No Previstos	***Consideración***	***Requerimientos***
Generación y/o Alteración de Conflictos Sociales	*La descripción de la situación presentada en el proyecto y que lleva a considerar fue motivada por la AEROCIVIL resultando en la generación de impactos no previstos, se realizará de manera cronológica según la ocurrencia de los hechos, para posteriormente mostrar los resultados adversos que ello generó en materia social, así como los requerimientos que se motivaron producto del análisis realizado:* *De acuerdo con lo anterior, es importante en primer lugar, tener en cuenta que mediante el numeral 1.3 del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 esta Autoridad impuso a la AEROCIVIL la siguiente obligación:* *"Remisión diaria a esta Autoridad vía correo electrónico a licencias@anla.gov.co con copia a centromonitoreo@anla.gov.co, de los archivos de descarga del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aerocivil, relacionados con los niveles de ruido y trayectorias aéreas, en formato .csv" cursiva y subrayado fuera del texto original.* *Esto producto del ciberataque del cual fue víctima la AEROCIVIL el 31 de agosto de 2021 y como consecuencia del hecho la ANLA perdió la conexión remota que mantenía con el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA hoy denominado Centro de Monitoreo Aeroambiental de esa entidad, por lo cual surgió la necesidad de crear un mecanismo que permitiera diariamente contar con la información asociada a resultados de monitoreo de ruido y trayectorias razón por la cual surgió la obligación antes citada.* *Entendiendo el contexto anterior frente a la obligación establecida de remisión de información diaria, esta Autoridad en verificación al cumplimiento de la misma durante el periodo del presente seguimiento específico identifica para el caso puntual de trayectorias aéreas que la última información entregada por parte del titular de la licencia ambiental para el año 2022 correspondió a corte del mes de noviembre de esa anualidad reportada por la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 2022254253-1-000 del 11 de noviembre de 2022 y con una entrega posterior de información respecto al reporte diario de trayectorias aéreas el día 3 de marzo de 2023 mediante comunicaciones con radicados ANLA 2023043215-1-000 y 2023043258-1-000, es así que el titular de la licencia ambiental remite a la ANLA información asociada a las trayectorias y trazas de radar de operaciones aéreas correspondientes a los años 2019, 2020, 2021, 2022 y lo corrido del año 2023, sin embargo en verificación de la información por parte del Centro de Monitoreo se observa que los archivos no contienen información respecto a las trayectorias del año 2023.*	*Ver requerimientos en la columna "consideración" de la presente tabla*

	Posteriormente, la AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 2023051002-1-000 y 2023051023-1-000 del 13 de marzo de 2023 indicó lo siguiente: *"(…)* *En el marco de ejecución de la Resolución 1728 del 04 de octubre de 2021, modificada parcialmente por la Resolución 0301 del 01 de febrero de 2022 por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA); la Aerocivil como titular del licenciamiento en lado aire del Aeropuerto Internacional El Dorado, se permite en notificar avances administrativos y contractuales para la operación del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental SVCA en la vigencia 2022 al 2026, de igual manera actualización de los procedimientos aéreos del Aeropuerto Internacional El Dorado, en los siguientes términos: (…)"* *"(…)* ***II. ACTUALIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS AÉREOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO*** *La Entidad se permite comunicar que, en cumplimiento de la política de mantener la seguridad de las operaciones aéreas del Aeropuerto, se procedió en realizar actualización de los procedimientos aéreos a partir de la última actualización del AIP – SKBO con fecha de publicación 29 de diciembre de 2022 mediante la razón de cambio AIRAC AMDT 64/22 para el Aeropuerto Internacional El Dorado.* *Dicha justificación de actualización de procedimientos aéreos tiene como sustento la unificación y el concepto de procedimientos PBN, que, si bien la tecnología implementada para el desarrollo de los procedimientos se ha ejecutado en un 100%; la reconfiguración del espacio aéreo continuamente presenta actualizaciones en su eficiencia, seguridad operacional y criterios ambientales. Así las cosas y, de conformidad con el Grupo de Diseño de procedimientos de vuelo perteneciente a la Dirección de Operaciones de Navegación Aérea, se estableció el rediseño y publicación de los procedimientos de salida RNAV con especificaciones de navegación RNAV1, para ser incluidos en la enmienda 64 del AIP – SKBO.* *De esta manera, se unificaron los procedimientos de salida convencionales con los procedimientos de salida PBN en el Aeropuerto Internacional El Dorado, debido a las características de seguridad operación y riesgo de vuelo que se presentaban y fueron emanados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), toda vez que, los procedimientos contienen el criterio de abatimiento de ruido y mayor altitud por el aumento del gradiente de ascenso en las cartas de navegación.* *Así, esta actualización de procedimientos será considera de monitoreo continuo en los parámetros ambientales del sistema de vigilancia y control ambiental con la instalación de estaciones de monitoreo de ruido (EMRI) en lugares adicionales que permitan una valoración ambiental.* *(…)"*	

	Sobre lo anterior como bien se nota fue hasta el 13 de marzo de 2023, que la AEROCIVIL suministra información a esta Autoridad acerca de la actualización de los procedimientos o trayectorias aéreas que implementó a partir del 29 de diciembre de 2022, es decir, 74 días posteriores a la implementación traduciéndose esto en más de dos (2) meses. Adicional a lo anterior, el titular de la licencia ambiental llevó a cabo la actualización de procedimientos aéreos PBN y trayectorias sin presentar de manera previa ante esta Autoridad las consideraciones de orden ambiental y social que se tuvieron en cuenta frente a los cambios realizados según se verificó en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA en el cual no se hallaron radicados asociados a ello, así como tampoco llevó a cabo procesos previos de sensibilización, información, socialización ni divulgación ante las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros de las unidades territoriales identificadas tanto del área de influencia del proyecto como fuera de ésta acerca de las modificaciones en tales procedimientos y trayectorias, esto según la verificación realizada en el mismo sistema de información de esta Autoridad, así como así en revisión del ICA 16 presentado ante esta Autoridad bajo los radicados 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023, tampoco se observa información relacionada con la identificación y definición de las zonas y comunidades de la ciudad de Bogotá que se verían impactadas con tal actualización; igualmente no se observan soportes que den cuenta de la ejecución de acciones previas de orden informativo, socializaciones y/o acciones de sensibilización dirigidas a las comunidades identificadas con el objetivo de manejar de manera preventiva los impactos por ruido aeronáutico que pudieron darse producto de la actualización de los procedimientos PBN y trayectorias aéreas, considerando que al haber implementado los nuevos procedimientos a partir del 29 de diciembre de 2022, en el ICA 16 que reportó las actividades desarrolladas durante el segundo semestre de 2022 con corte al 31 de diciembre de ese año se debieron incluir los soportes de las actividades previas de información y comunicación que era necesario ejecutar con las comunidades, autoridades, organizaciones sociales y entre otras correspondientes. *Con lo anterior, la AEROCIVIL no consideró la trascendencia de los impactos que tal actualización podría generar en las comunidades que estarían ubicadas bajo el espacio aéreo determinado para ejecutar los nuevos procedimientos y trayectorias aéreas, motivando esto que esas comunidades de manera masiva optaran por la radicación de un número considerable de PQRSD dado que desconocían la situación que se estaba presentando toda vez que adujeron percibir ruido aeronáutico en sectores de la ciudad de Bogotá que no contaba con este tipo de tránsito aéreo. Es así que, presentada esta situación ante la ANLA recepcionó 74 PQRSD asociadas a este evento, no obstante y como ya se mencionó, durante más de dos (2) meses de ausencia de información a causa de la*	

	extemporaneidad con que la AEROCIVIL informó respecto a tales cambios, esta Autoridad no contó con información técnica actualizada con la que pudiese atender las peticiones referidas por las comunidades dificultando con ello el cumplimiento de las funciones otorgadas a esta Autoridad y definidas a través de la Ley 99 del 22 de diciembre de 1993, Decreto-Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011, el Decreto Único Reglamentario 1076 del 26 de mayo de 2015 y el Decreto 376 del 11 de marzo de 2020. *Continuando con la cronología, mediante comunicación con radicado ANLA 2023056709-1-000 del 21 de marzo de 2023 la AEROCIVIL en alcance a las comunicaciones con radicados ANLA 2023043215-1-000 y 2023043258-1-000 del 3 de marzo de 2023 aclara que en esos documentos no incluyeron información correspondiente al reporte diario de trayectorias para el año 2023, aun cuando así lo mencionaban, es así que mediante el radicado del 21 de marzo de 2023 remite información asociada con las trayectorias y trazas de radar de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado correspondiente a los meses enero, febrero y marzo de 2023, información con la cual la ANLA a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la entidad puede acceder a la descarga de datos y verificación de las trayectorias implementadas por la AEROCIVIL a partir del mes de enero de 2023 y que estaban motivando la radicación de PQRSD por parte de habitantes de sectores ubicados fuera del área de influencia del proyecto en el nororiente de la ciudad de Bogotá.* *Es así que, producto de la verificación realizada por el Centro de Monitoreo de la ANLA se logra obtener información comparativa sobre la implementación de trayectorias aéreas para el mes de noviembre de 2022, es decir, previo a la actualización de los procedimientos PBN y trayectorias, respecto a la implementación de trayectorias en el mes de enero de 2023, es decir posterior a la actualización de los procedimientos, dando como resultado la siguiente imagen:* *"(…)* *Ver* ***Figura 86. Trayectorias aéreas Aeropuerto Internacional El Dorado/1 de noviembre de 2022 (trazas color fucsia)/1 de enero de 2023 (trazas color verde)/Fuente:*** *Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA****/Pág. 746 Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*** *Con la anterior imagen en la cual se señala con línea color azul el área de influencia del proyecto de acuerdo con la curva de 65dB, es posible confirmar y concluir que en efecto para el mes de noviembre de 2022 la AEROCVIL venía implementando las trayectorias históricamente definidas (trazos en color rojo) y consecuentes con el área de influencia definida para el proyecto en el marco de la modificación de la licencia ambiental autorizada por esta Autoridad mediante el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.*	

	No obstante, en el mes de enero de 2023 se observa que hubo una modificación en las trayectorias (trazos color verde) implementadas por las aeronaves que hacen uso del Aeropuerto Internacional El Dorado, con un traslado notorio hacia el oriente de la ciudad de Bogotá y desplazamiento hacia el norte de la misma, coincidiendo tal modificación de trayectorias con las localidades de Barrios Unidos, Suba y Usaquén la cuales como ya se observó anteriormente correspondieron a las localidades fuera del área de influencia que generaron un incremento en la radicación de PQRSD ante la ANLA para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023 motivadas por el uso de trayectorias no habituales por parte de las aeronaves que operan desde el Aeropuerto Internacional El Dorado, situación que llevó a percibir por parte de los habitantes de los sectores Andes, Modelo Norte José Joaquín Vargas, Niza Antigua, El Batán, Pasadena, Santa Bárbara Occidental, La Calleja, Santa Ana Oriental, Chicó, Pontevedra, Canaima, Prado Veraniego, Mazurén, Julio Flores, Mirandela y Victoria Norte entre otros de la zona, presuntos altos niveles de ruido aeronáutico tal como se observa en la siguiente figura cuya línea color fucsia muestra el área de influencia del proyecto de acuerdo a lo definido en el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 para la curva de ruido de 65dB, la línea color azul muestra el desplazamiento del área de influencia antes mencionada a partir de la implementación de los nuevos procedimientos (29 de diciembre de 2022) y las trazas color naranja en el círculo rojo, señalan las trayectorias utilizadas por las aeronaves entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023 observándose bajo estas los barrios antes indicados, confirmando de esta manera que efectivamente las PQRSD provenientes de tales sectores se basaron en el uso de ese espacio aéreo por parte de la AEROCIVIL: *"(…)* ***Ver Figura 87. Trayectorias aéreas Aeropuerto Internacional El Dorado entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023*** ***Barrios Nororiente de la ciudad de Bogotá bajo trayectorias (círculo rojo)*** ***Fuente:*** *Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA/* ***Pág. 748 Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*** *Esto teniendo en cuenta tal como ya se mencionó que, previo a la implementación de los nuevos procedimientos o trayectorias aéreas, la AEROCIVIL no presentó ante la ANLA información asociada a la actualización de procedimientos PBN y trayectorias que pretendía llevar a cabo, así como en el ICA 16 presentado ante esta Autoridad bajo los radicados 2023066913-1-000 y 2023066933-1-000 del 30 de marzo de 2023, tampoco se observa información relacionada con la identificación y definición de las zonas y comunidades de la ciudad de Bogotá que se verían impactadas con tal actualización; igualmente no se observan soportes que den cuenta de la ejecución de acciones previas de*	

orden informativo, socializaciones y/o acciones de sensibilización dirigidas a las comunidades identificadas con el objetivo de manejar de manera preventiva los impactos por ruido aeronáutico que pudieron darse producto de la actualización de los procedimientos PBN y trayectorias aéreas.

*En ese orden de ideas para el día 18 de mayo de 2023 se contaba con un total de **74** PQRSD asociadas a trayectorias aéreas no habituales, siendo **67** PQRSD provenientes de sectores de la ciudad de Bogotá localizados fuera del área de influencia como se observa en la siguiente figura.*

"(…)
*Ver **Figura 88. Temáticas de PQRSD por localidad fuera del área de influencia /Fuente:** Base Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209/**Pág. 749 Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.***

De las PQRSD mencionadas se obtuvo una PQRSD a nombre de la señora Claudia Almanza presentada ante esta Autoridad mediante la comunicación con radicado ANLA 2023035559-1-000 del 23 de febrero de 2023 en la cual refirió solicitud de visita al sector de Niza Antigua con el objetivo de verificar la situación presentada en el sector por el uso de trayectorias aéreas no habituales y presuntos altos niveles de ruido aeronáutico, en efecto la visita se llevó a cabo el día 30 de marzo de 2023 por parte de esta Autoridad con la participación de profesionales de las subdirecciones de seguimiento de licencias ambientales y mecanismos de participación ciudadana ambiental, así como asistencia por parte de profesionales de la AEROCIVIL, durante la actividad se contó con la asistencia de la peticionaria y otros habitantes no sólo del barrio Niza Antigua sino de otros sectores del nororiente de la ciudad de Bogotá como El Batán, Chicó, Pasadena, Santa Bárbara, Santa Bárbara Occidental, Santa Ana Oriental, La Calleja, Canaima, entre otros, quienes manifestaron afectaciones por el paso de aeronaves sobre esos sectores y que consideran no es la ruta aérea habitual, sumado esto a la frecuencia de la operación y altos niveles de ruido. Dada la situación expuesta por los habitantes de esos sectores, la AEROCIVIL asumió como compromiso generar espacios de socialización para dar a conocer la información técnica que les justificó realizar la actualización de los procedimientos aéreos.

Es así como, la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 2023072808-1-000 del 5 de abril de 2023, informa a esta Autoridad programación para llevar a cabo los espacios de socialización con la comunidad del barrio Pasadena y barrios cercanos sobre los resultados de monitoreo de ruido aeronáutico obtenidos a partir de la Estación de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI instalada en el sector de Pasadena así:

Fecha	***Horario***	***Modalidad***	***Lugar***	***Dirección***

Sábado 15 de abril	*10:00am a 12:00pm*	*Presencial*	*Salón Comunal Barrio Pasadena*	*Cr. 51 Cl. 103B -99*
Jueves 20 de abril	*8:00am a 10:00am*	*Presencial*	*Edificio Acento*	*Cl. 106A No. 48 -50*
Viernes 21 de abril	*5:00pm a 7:00pm*	*Virtual*	*vía Teams*	*https://acortar.link/xeiejN*

Fuente: *Comunicación con radicado ANLA 2023072808-1-000 del 5 de abril de 2023*

En algunos de estos espacios participó la ANLA, en ellos la AEROCIVIL socializó a la comunidad las razones que justificaron la actualización de los procedimientos aéreos PBN y trayectorias sobre la base de la seguridad operacional, lo que ha llevado a que las aeronaves despeguen del Aeropuerto Internacional El Dorado y tomen el sentido hacia el oriente para hacer el viraje hacia el norte de la ciudad sobre la autopista norte; así como los resultados de los monitoreos de ruido y aspectos asociados a la frecuencia operacional; por su parte la ANLA indicó igualmente lo referido al seguimiento desde sus competencias; no obstante la información suministrada por la AEROCIVIL, la comunidad de manera insistente manifestó su inconformidad aduciendo que los sectores en los que residen no han sido ruta aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado, por lo cual solicitan modificar las trayectorias y aislarlas de estos sectores. En estos espacios la AEROCIVIL informa a las comunidades que para el mes de mayo de 2023, obedeciendo aspectos de seguridad operacional modificará nuevamente las trayectorias aéreas regresándolas a las históricamente utilizadas y guían el viraje una vez hagan el despegue sobre el espacio aéreo de la avenida Boyacá hacia el norte y de esta manera no circularán hacia el oriente de la ciudad llegando a la autopista norte como lo hacían desde el 29 de diciembre de 2022, sin embargo, es en la reunión virtual efectuada el día 21 de abril de 2023 que la información es confirmada por parte de la AEROCIVIL asegurando que, a partir del día 18 de mayo de 2023 se implementaría tal cambio.

Ahora, la AEROCIVIL programó reunión de información con la representante a la cámara Julia Miranda, la cual fue de modalidad mixta, es decir, virtual y presencial y a la cual asistió la ANLA de manera virtual, espacio en el cual la AEROCIVIL confirma nuevamente que a partir del 18 de mayo de 2023 se generarían nuevos ajustes en los procedimientos aéreos PBN y trayectorias.

Sobre lo anterior, si bien las PQRSD se originaron en barrios ubicados en el nororiente de la ciudad de Bogotá, la actualización de procedimientos PBN aéreos y trayectorias a partir del 29 de diciembre de 2022 y hasta el 18 de mayo de 2023 también se dieron para el tránsito de aeronaves en dirección al sur de la ciudad de Bogotá, tal como se observa en la siguiente figura

	dentro del círculo color rojo, no obstante, para este caso no se presentaron PQRSD asociadas a reconfiguración del espacio aéreo como se puede visualizar en la siguiente figura: *"(…)* *Ver* ***Figura 89. Trayectorias aéreas Aeropuerto Internacional El Dorado entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023/Barrios Suroccidente de la ciudad de Bogotá bajo trayectorias (círculo rojo)/Fuente:*** *Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA/* ***Pág. 751 Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*** *Posterior a la identificación por parte de esta Autoridad respecto a la actualización de procedimientos aéreos PBN y trayectorias, efectuada por la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre de 2022, la ANLA en respuesta a comunicación de esa entidad con radicado 2023051002-1-000 del 13 de marzo de 2023 asociada a información sobre el proceso de contratación del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental a partir del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA) y actualización de los procedimientos aéreos del Aeropuerto Internacional El Dorado, mediante comunicación con radicado 20234000038541 del 4 de mayo de 2023 requiere la siguiente información:* *"(…)* *respecto al numeral "**II ACTUALIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS AÉREOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO"** de la comunicación referenciada en el asunto, se requieren las siguientes claridades e información por parte de la AEROCIVIL:* *a. Presentar información detallada y gráfica respecto a las modificaciones realizadas a los procedimientos aéreos, presentando una comparación entre las condiciones anteriores al cambio de procedimientos y las condiciones actuales con los procedimientos actualizados, enfatizando en describir y mostrar en qué consistieron los cambios reportados.* *b. Informar el porcentaje y avance de implementación de los procedimientos actualizados. Si es necesario informar la proyección de implementación de los mismos.* *c. Definir cuáles fueron los criterios ambientales y explicar la forma en que se tuvieron en cuenta dentro de la actualización de procedimientos aéreos que reporta en la comunicación referenciada en el asunto.* *d. Dentro de la definición de los procedimientos aéreos actualizados, informar si fueron realizados ejercicios de modelación de escenarios en el marco de tal actualización y de manera consecuente explicar bajo qué mecanismos fueron evaluadas las posibles repercusiones de carácter social y ambiental que esos cambios podrían generar en el área de influencia bajo la curva de 65dB definida en el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.* *e. Como es de su conocimiento, se ha detectado aumento en el reporte de quejas provenientes de sectores de la ciudad de*	

	Bogotá que se encuentran fuera del área de influencia y desde los cuales no se tenían registros de comunicaciones anteriormente, por lo cual es necesario que explique claramente si estos nuevos procedimientos implican modificaciones a los corredores de las trayectorias de radar inicialmente definidas y evaluadas por esta Autoridad. *f. Presentar los documentos mencionados en su comunicación asociados al rediseño y publicación de los procedimientos de salida RNAV con especificaciones de navegación RNAV1, para ser incluidos en la enmienda 64 del AIP – SKBO, así como los correspondientes a la actualización del AIP – SKBO con fecha de publicación 29 de diciembre de 2022 mediante la razón de cambio AIRAC AMDT 64/22 para el Aeropuerto Internacional El Dorado.* *g. Informar en el marco de las medidas establecidas en la ficha de manejo para el medio socioeconómico PMA-PGS-02 Información y comunicación, las acciones de información y socialización acerca de la actualización de los procedimientos aéreos mencionados en su comunicación, desarrolladas frente a las comunidades del área de influencia establecida para el proyecto a través del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y aquellas que si bien no hacen parte de esa área de influencia sí se encuentran dentro del corredor aéreo utilizado actualmente producto de la actualización de tales procedimientos que según usted informa se dieron a partir de la última actualización del AIP – SKBO con fecha de publicación 29 de diciembre de 2022 mediante la razón de cambio AIRAC AMDT 64/22 para el Aeropuerto Internacional El Dorado.* *De acuerdo con lo descrito esta Autoridad Nacional solicita que en un plazo no mayor a quince (15) días la AEROCIVIL presente la información listada tanto para operación del sistema de vigilancia y control ambiental, así como referente a la actualización de los procedimientos aéreos del Aeropuerto Internacional El Dorado.* *(…)"* *Referente a lo anterior, la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 20236200311042 del 5 de julio de 2023 en respuesta a comunicación de esta Autoridad con radicado 20234000038541 del 4 de mayo de 2023, indica lo siguiente frente a la actualización de procedimientos aéreos y trayectorias realizados a partir del 29 de diciembre de 2022 puntualmente lo que refiere a la información requerida para el medio socioeconómico:* *"(…)* *En ese sentido la Aerocivil sustentada en el documento "PANS ATM 4444 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el cual fue actualizado según enmienda 11 de 2022 con base en la Circular 350 de la OACI (Directrices para la aplicación de salidas de divergencia reducida), donde permite salidas de pistas paralelas independientes hasta dos (2) millas después del extremo de salida de pista sin la aplicación de separación de 30 grados", así como, lo establecido en el documento 8168 "OPERACIÓN DE AERONAVES" – Volumen II "construcción de procedimientos de vuelo visual y por instrumentos" – capítulo 2*	

	"PROCEDIMIENTOS GENERALES PARA PROCEDIMIENTOS DE SALIDA" – numeral 2.2.4, donde expresa: "La aeronave mantendrá la dirección de la pista hasta alcanzar una altura mínima de 120 m (394 ft) (Cat H, 90 m (295 ft)) por encima de la pista/FATO antes de comenzar el viraje"; Decide actualizar los procedimientos únicamente en la fase de salida inicial sin la aplicación de la divergencia de 15 grados al costado izquierdo para la pista norte, o 15 grados para las salidas por la pista sur; de esta manera se mitigo la ventana de riesgo operacional que se encontraba latente desde el año 2017. *De igual manera se aclara que con la actualización de los procedimientos RNAV 1 en la fase inicial de salida del aeropuerto El Dorado, se unificaron a una sola trayectoria las salidas convencionales, "las cuales se encuentran diseñadas y publicadas desde hace más de una década" con las salidas PBN, lo que beneficia al medio ambiente, al confinar en una sola las diferentes trayectorias de vuelo.* *"(…)* *Ver Tabla y Gráfica Pág. 754 del* ***Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*** ***Nota 1:*** *A partir del 29 de diciembre de 2022, se cambia la nomenclatura de pistas del aeropuerto internacional el dorado, debido a la actualización por declinación magnética.* ***Nota 2:*** *Se aclara que con la actualización de los procedimientos PBN despegandodel aeropuerto internacional El Dorado, se modificaron levemente las trayectorias en el área de influencia (únicamente 16° grados de desviación), por fuera del área de influencia, las trayectorias han sido desplazadas y seguirán sufriendo modificaciones por tratarse de operaciones aéreas dinámicas, las cuales se desplazan conforme a variables como: seguridad operacional, meteorología cambiante y avances en la ciencia aeronáutica entre otros.* ***Literal b:*** *"(...)Informar el porcentaje y avance de implementación de los procedimientos actualizados. Si es necesario informar la proyección de implementación de estos. (...)"* ***Respuesta al literal b:*** *Cabe resaltar, que los procedimientos objeto de cambio fueron realizados con mínimas actualizaciones con los fines de mitigar tanto el impacto ambiental a la población, como, el de reducir el riesgo de seguridad operacional de las aeronaves que sobrevuelan la ciudad de Bogotá, de esta manera el avance de los procedimientos actualizados llegó al 100%, de tal manera que desde el pasado 18 de mayo de 2023, se iniciaron las actividades aéreas como se muestra a continuación.* *"(…)* *Ver tabla y gráfica* ***Pág. 755 Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*** ***Literal c:*** *"(...) Definir cuáles fueron los criterios ambientales y explicar la forma en que se tuvieron en cuenta dentro de la actualización de procedimientos aéreos que reporta en la comunicación referenciada en el asunto. (...)"*	

Respuesta al literal (c):
En el rediseño de los procedimientos de salida se tuvieron en cuenta los criterios de diseño de procedimientos establecidos en el Documento 8168 de la Organización de Aviación Civil Internacional, con el objetivo de reducir el sobrevuelo de las aeronaves en la ciudad y desplazar su trayectoria hacia el occidente de la autopista norte, cerca de los cerros de suba.

Literal d: "(...) Dentro de la definición de los procedimientos aéreos actualizados, informar si fueron realizados ejercicios de modelación de escenarios en el marco de tal actualización y de manera consecuente explicar bajo qué mecanismos fueron evaluadas las posibles repercusiones de carácter social y ambiental que esos cambios podrían generar en el área de influencia bajo la curva de 65dB definida en el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. (...)"

Respuesta al literal (d):
En concordancia con las respuestas anteriores, está Dirección reitera que los cambios realizados dentro del área de influencia del aeropuerto El Dorado fueron los mínimos__requeridos por solicitudes de las aerolíneas por motivos de seguridad operacional.

Literal e: "(...).Como es de su conocimiento, se ha detectado aumento en el reporte de quejas provenientes de sectores de la ciudad de Bogotá que se encuentran fuera del área de influencia y desde los cuales no se tenían registros de comunicaciones anteriormente, por lo cual es necesario que explique claramente si estos nuevos procedimientos implican modificaciones a los corredores de las trayectorias de radar inicialmente definidas y evaluadas por esta Autoridad. (...)"

Respuesta al literal (e):
Los nuevos procedimientos publicados en la enmienda 65, con fecha 18 de mayo de 2023, no modifican la trayectoria inicial de despegue, toda vez que mantienen rumbo de pista de 135°, tal como se ha venido realizando desde el pasado 29 de diciembre de 2022, lo anterior para evitar afectar la seguridad operacional de las aeronaves; Pero ahora, inician el viraje alcanzado 500 pies sobre el terreno, lo que implica que la trayectoria de vuelo no se extiende como lo venían haciendo entre el 29 de diciembre 2022 y el 18 de mayo 2023, sino que ahora posterior al viraje, sobrevuelan los cerros de suba y sus alrededores sobre zonas residenciales densamente menos pobladas en la ciudad de Bogotá.

Y como se mencionó en respuestas anteriores, las modificaciones realizadas de los procedimientos de salida del aeropuerto El Dorado enmiendas 64 y 65, fueron las mínimas requeridas por motivos de seguridad operacional solicitado por diversas aerolíneas.

Literal f: "(...) Presentar los documentos mencionados en su comunicación asociados al rediseño y publicación de los procedimientos de salida RNAV con especificaciones de navegación RNAV1, para ser incluidos en la enmienda 64 del AIP – SKBO, así como los correspondientes a la actualización del AIP – SKBO con fecha de publicación 29 de diciembre de 2022 mediante la razón de cambio AIRAC AMDT 64/22 para el Aeropuerto Internacional El Dorado. (...)"

Respuesta al literal (f):
Para constancia de lo indicado en los párrafos anteriores, se adjuntan a esta comunicación, las cartas de navegación de los procedimientos de vuelo por instrumentos de salida del aeropuerto internacional El Dorado

	de Bogotá, correspondientes a la enmienda 64 con entrada en vigor el 29 de diciembre de 2022 y la enmienda 65, la cual entró en vigor el pasado 18 de mayo de 2023. *"(…)* *g. Informar en el marco de las medidas establecidas en la ficha de manejo para el medio socioeconómico PMA-PGS-02 Información y comunicación, las acciones de información y socialización acerca de la actualización de los procedimientos aéreos mencionados en su comunicación, desarrolladas frente a las comunidades del área de influencia establecida para el proyecto a través del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y aquellas que si bien no hacen parte de esa área de influencia sí se encuentran dentro del corredor aéreo utilizado actualmente producto de la actualización de tales procedimientos que según usted informa se dieron a partir de la última actualización del AIP – SKBO con fecha de publicación 29 de diciembre de 2022 mediante la razón de cambio AIRAC AMDT 64/22 para el Aeropuerto Internacional El Dorado.* *(…)"* ***Respuesta:*** *Las actividades de divulgación son consideradas en marco de la atención e información con las comunidades; de lo cual, la gestión social no es limitada únicamente a espacios en el área de influencia sino aquellos sectores en donde se relacionen impactos, incluso aquellos considerados de orden irrelevante o extra-auditivo a partir del criterio de resultados técnicos. De esta manera, la Entidad ha participado en los diferentes espacios solicitados por las comunidades a fin de resaltar las actualizaciones de los procedimientos en función de la seguridad operacional aérea del aeropuerto, aeronaves y tripulación a bordo.* *Es importante señalar que en el marco del Decreto 1079 de 2015 – Artículo 1.2.1.3., es la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, quien tiene las funciones de organización del espacio aéreo y; por ende, de los procedimientos aéreos de los aeropuertos del territorio nacional en términos de seguridad operacional; así:* *"(…)* *ARTÍCULO 1.2.1.3. Aeronáutica Civil - Aerocivil. Tiene como objetivo garantizar el desarrollo de la aviación civil y de la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales en materia económico-social y de relaciones internacionales.* *(…)" – Decreto 1079 de 2015.* *Adicionalmente, el programa de gestión social cuenta con una valoración y atención a las comunidades que indicaron un cambio de percepción a las trayectorias y, por ende, a los niveles de ruido producto de la operación aérea. Estos son algunos de los espacios efectuados de socialización que serán de reporte en los Informes de Cumplimiento Ambiental de conformidad con lo indicado en el "(…) ARTÍCULO 2.2.2.3.9.1. Control y seguimiento. Los proyectos, obras o actividades sujetos a licencia ambiental o plan de manejo ambiental, serán objeto de control y seguimiento por parte de las autoridades ambientales, con el propósito de: (…)* *3. Allegados los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICAs) la autoridad ambiental competente deberá pronunciarse sobre los mismos en un término no mayor a tres (3) meses. (…)"*	

	"(…) *Adicionalmente, en el marco de la actual licencia ambiental bajo la Resolución 1728 del año 2021, es fundamental contar con la actualización constante de nuestro canal de divulgación general, que en este caso en la página oficial de la Aeronáutica Civil. Por esta razón, en la página inicial encontramos el botón AIS en cual contiene la documentación integrada que garantiza la seguridad, regularidad y eficacia de las operaciones aéreas. Allí al ingresar encontramos en el subtítulo eAIP, la publicación de información Aeronáutica, donde se define bajo el RAC 1 lo siguiente: La publicada por el Estado, o con su autorización que contiene información aeronáutica de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea. (RAC 1 – Definiciones).* *De esta manera a continuación se visualiza las actualizaciones realizadas para el Aeropuerto Internacional El Dorado: (…)"* *"(…)* *Así mismo, es indispensable articular que nuestro canal de comunicación y atención al ciudadano, han permitido dar repuesta oportuna alrededor de 240 peticionarios, los cuales se ha informado de los cambios y actualización de trayectoria y las razones técnicas que buscan mejorar los posibles riesgos operaciones. Para esto, se podrá evidenciar en el ICA del primer semestre del año 2023, cada una de las repuestas y solicitudes que permiten encontrar otro espacio de socialización frente a las preguntas de la ciudadanía. Finalmente, La Aeronáutica Civil no solo trabajó con las unidades territoriales identificadas dentro del área de influencia; sino que, desde la gestión Social de la Entidad, se han vinculado a todos y todas las personas que han requerido algún tipo de información sobre los procesos que se adelantan en la operación aérea del aeropuerto internacional El Dorado. Es así que en el primer semestre se realizaron socializaciones en barrios como Pasadena, Puente largo y Niza Antigua, ediles de la localidad de Barrios Unidos, en los cuales se dieron cuenta de las diferentes acciones que adelanta la Aeronáutica para mitigar los impactos producto de la operación aérea. Sin embargo, es importante mencionar que la delimitación del área de influencia se basa en los términos de referencia de los estudios de impacto ambiental, por lo cual las medidas están focalizadas en el área definida por la Autoridad Nacional de Licencia Ambiental y La Aeronáutica Civil. De esta manera se seguirá realizando las actividades de control y las solicitudes por parte de la ciudadanía.* *(…)"* *Dado lo anterior se confirma que, la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre de 2022 y posteriormente a partir del 18 de mayo de 2023 generó modificaciones en los procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas tanto hacia el nororienre de la ciudad de Bogotá como en las trayectorias aéreas hacia el sur de la ciudad (aspecto que la AEROCIVIL no menciona en comunicación del 5 de julio de 2023 antes citada de manera textual), como se logra observar en la siguiente imagen dentro del círculo color rojo:*	

	"(…) *Ver* ***Figura 90. Trayectorias aéreas Aeropuerto Internacional El Dorado/1 de noviembre de 2022 (trazas color fucsia)/1 de enero de 2023 (trazas color verde)/Trayectorias hacia el sur de la ciudad de Bogotá (círculo color rojo)*** ***Fuente:*** *Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA****/Pág. 759 Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*** *Al respecto la AEROCIVIL en su comunicación con radicado 20236200311042 del 5 de julio de 2023 informa a la ANLA que tales procedimientos se encuentran implementados al 100%. Al respecto frente a las acciones asociadas al medio socioeconómico según las respuestas presentadas por esa entidad ante las inquietudes de esta Autoridad, en la misma comunicación del 5 de julio de 2023 la AEROCIVIL en respuesta a la inquietud planteada por esta Autoridad respecto a los mecanismos utilizados para evaluar posibles repercusiones de carácter social y ambiental, indica de manera ligera que los cambios realizados dentro del área de influencia fueron mínimos, no obstante, para esta Autoridad es claro que, la repercusión de tales cambios no se dieron dentro del área de influencia establecida para el proyecto sino fuera de ésta, tal como se observa en las siguientes figuras las cuales demuestran que a partir de la modificación en los procedimientos aéreos PBN y trayectorias, es decir para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023 se generó un fenómeno de incremento imprevisto de PQRSD del 341% con la recepción de 130 PQRSD en comparación con el segundo semestre de 2022 temporalidad en la cual se contó con ingreso de 29 PQRSD ante esta Autoridad, razón por la cual se considera que la respuesta brindada por la AEROCIVIL no corresponde con la realidad de lo acontecido y se hace énfasis en la importancia de haber evaluado previamente las posibles consecuencias que tendría la implementación de nuevos procedimientos aéreos en el marco de la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado.* ***"(…)*** *Ver* ***Figura 91. PQRSD recepcionadas y atendidas por ANLA durante el periodo 1 de julio de 2022 a 18 de mayo de 2023*** ***Fuente:*** *Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209/****Pág. 760 Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*** ***"(…)*** ***Ver Figura 92. Tendencia radicación de PQRSD durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023*** ***Fuente:*** *Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209/****Pág. 760 Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*** *"(…)*	

	Ver ***Figura 93. PQRSD recepcionadas por la ANLA según espacialidad, ubicación y/o localización durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023/Fuente:*** *Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209/* ***Pág. 761 Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*** *"(…)* ***Ver Figura 94. PQRSD fuera del área de influencia para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023/Fuente:*** *Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209/****Pág. 761 Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*** *"(…)* *Ver* ***Figura 95. Localidades fuera del área de influencia con PQRSD/Fuente:*** *Google Earth – Equipo de Seguimiento ANLA/* ***Pág. 762 Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*** *"(…)* *Ver* ***Figura 96. PQRSD recepcionadas por la ANLA y discriminadas por temática y temporalidad para el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023/Fuente:*** *Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209/* ***Pág. 762 Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*** *"(…)* *Ver* ***Figura 97. PQRSD recepcionadas por la ANLA según temática, espacialidad, ubicación y/o localización durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023/Fuente:*** *Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209/* ***Pág. 763 Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*** *"(…)* *Ver* ***Figura 98. Temáticas de PQRSD por localidad fuera del área de influencia/Fuente:*** *Base de Datos y Tablero de Control PQRSD Exp.LAM0209/* ***Pág. 763 Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.*** *Ahora, con relación al cuestionamiento frente al aumento en el reporte de quejas provenientes de sectores ubicados fuera del área de influencia del proyecto y si los nuevos procedimientos implican modificaciones a los corredores de las trayectorias, la AEROCIVIL en su respuesta del 5 de julio de 2023 manifiesta que, la trayectoria inicial de despegue no se modifica y que a partir del 18 de mayo de 2023 el viraje alcanza una altura de 500 pies lo cual genera que la trayectoria de vuelo no se extienda como se produjo entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023 sobrevolando así los cerros de suba y sus alrededores sobre zonas residenciales densamente menos pobladas en la ciudad de Bogotá, con lo cual esta Autoridad concluye que efectivamente la AEROCIVIL entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023 generó impactos sobre comunidades residentes en sectores de la ciudad de*	

	Bogotá que se encuentran fuera del área de influencia del proyecto, impactos que al no haberse evaluado previamente no contaron con el principio de prevención dando como resultado impactos adversos como desinformación, generación de expectativas entre los habitantes de los sectores que se consideraron afectados, así como generación de conflictos frente al proyecto materializados en el incremento de PQRSD radicadas ante esta Autoridad y ante la AEROCIVIL para el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023. *Finalmente, la AEROCIVIL a través de la comunicación del 5 de julio de 2023, respecto a la solicitud de información realizada por esta Autoridad sobre las acciones de socialización acerca de la actualización de los procedimientos aéreos en el marco de las medidas contenidas en la ficha de manejo para el medio socioeconómico PMA-PGS-02 Información y comunicación, indica respecto a su participación en diferentes espacios solicitados por las comunidades para dar claridad respecto s a los cambios realizados entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023, no obstante estos acercamientos se llevaron a cabo en el mes de abril de 2023 como ya fue mencionado anteriormente, es decir más de 90 días después de la implementación de los nuevos procedimientos aéreos y trayectorias.* *De la misma manera, resalta la actualización constante del canal de divulgación general, haciendo alusión a la página oficial de la Aeronáutica Civil, aspecto que fue evaluado en la medida 1 "Mantener actualizada la información de la página web semestralmente e informar a las comunidades y entidades de la disponibilidad de la información" de la presente ficha de manejo en la cual se hacen las consideraciones pertinentes por parte de esta Autoridad identificando que la información que refiere la AEROCIVIL fue publicada respecto a las actualizaciones de procedimientos aéreos, se dio de manera extemporánea al contar con fecha de publicación del 23 de agosto de 2023; permitiendo de esta manera a esta Autoridad concluir sobre este aspecto que la AEROCIVIL no llevó a cabo acciones previas de sensibilización y socialización ante las comunidades acerca de la actualización de los procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas.* *Acorde a lo expuesto y teniendo en cuenta la más reciente modificación de los procedimientos y trayectorias, implementados a partir del 18 de mayo de 2023, es necesario que el titular de la licencia ambiental remita a esta Autoridad lo siguiente:* - *Información relacionada con las unidades territoriales menores (localidades/barrios/sectores) de la ciudad de Bogotá que se encuentran fuera del área de influencia establecida para el proyecto y que se identifican pueden ser objeto de impactos asociados a ruido aeronáutico motivado por los procedimientos PBN y trayectorias implementadas*	

	por la AEROCIVIL tanto hacia el norte como hacia el sur de la ciudad de Bogotá a partir del 18 de mayo de 2023. Así como la programación y soportes documentales (actas, registros de asistencia, fotográficos, entre otros) de la ejecución de actividades de sensibilización, información y divulgación dirigidas a esas comunidades, autoridades locales, organizaciones sociales, entre otros, acerca de los ajustes realizados en los procedimientos aéreos y trayectorias a partir del 18 de mayo de 2023. Esto tomando como base lo informado por la AEROCIVIL a través de comunicación con radicado ANLA 20236200311042 del 5 de julio de 2023 en la cual ilustra la manera gráfica la manera en que se implementar a partir del 18 de mayo de 2023 los procedimientos PBN y trayectorias aéreas hacia el norte de la ciudad de Bogotá como se muestra en el círculo rojo de la siguiente figura y aunque no muestra dentro de la misma los procedimientos aéreos y trayectorias hacia el sur de Bogotá, a partir del análisis de los datos diarios de trayectorias por parte del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, sí identificaron que los procedimientos también fueron modificados en el sentido sur. *Ahora, para aquellos casos que la AEROCIVIL tenga la intención de cambiar los procedimientos PBN y trayectorias aéreas, en atención al objetivo trazado en la ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y comunicación el cual plantea "Mantener los canales de comunicación e información con las comunidades y entidades del área de influencia, de manera clara y oportuna frente a las actividades que se desarrollan en el aeropuerto Internacional El Dorado en lo correspondiente a la ejecución del proyecto y el PMA, sus avances, tareas ambientales y sociales en ejecución y desarrollo", debe ajustar esta ficha de manejo, específicamente la medida "Encuentros y socializaciones con comunidad, autoridades y organizaciones interesadas" establecidas mediante el artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021…*	

(…)"

OBLIGACIONES CUMPLIDAS Y CONCLUIDAS

Obligaciones cumplidas:

De conformidad con el análisis efectuado en el presente seguimiento y que aparece consignado en el Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023, los requerimientos u obligaciones formulados e impuestos respectivamente en su momento por parte de esta Autoridad Nacional y que se relacionan a continuación, fueron cumplidos por la AEROCIVIL, por tanto, la consecuencia jurídica es declarar

su cumplimiento, razón por la cual no serán objeto de control y seguimiento ambiental en futuros seguimientos ambientales.

1. **Auto 2241 del 12 de diciembre de 2005:**

a. Numeral 13 del artículo tercero: Relacionado con presentar los resultados de los monitoreos de ruido y aire en forma semestral consolidando la información anualmente. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de los ICA 13 y 14.

2. **Auto 2046 del 25 de mayo de 2015:**

a. **Numeral 30 del artículo primero:** Relacionado con presentar los resultados de los monitoreos de ruido y aire en forma semestral consolidando la información anualmente. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de los ICA 13 y 14.

3. **Auto 1678 del 19 de abril de 2018:**

a. **Numeral 33 del artículo primero:** Relacionado con presentar los soportes del cumplimiento de las medidas establecida en la Ficha PMA-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control del Ruido y la ficha PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento teniendo en cuenta las consideraciones señaladas en el Concepto Técnico 5211 de 31 de agosto de 2022, acogido mediante el Acta 562 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 31 de agosto de 2022

b. **Numeral 35 del artículo primero:** Relacionado con presentar los soportes del cumplimiento a lo establecido en la Ficha de Seguimiento y Monitoreo: 6.3.4 Ruido. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento teniendo en cuenta las consideraciones señaladas en el Concepto Técnico 5211 de 31 de agosto de 2022, acogido mediante el Acta 562 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 31 de agosto de 2022

c. **Numeral 62 del artículo segundo:** Relacionado con presentar el informe de monitoreo de ruido consolidado para la vigencia 2019. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de comunicación con radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023.

d. **Numeral 65 del artículo segundo:** Relacionado con presentar los informes de ruido incluyendo la Rosa de Vientos predominante del lugar y las temperaturas predominantes en la zona. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de los ICA 13 y 14.

e. **Numeral 69 del artículo segundo:** Relacionado con presentar los resultados de los monitoreos de ruido y aire en forma semestral consolidando la información anualmente. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de los ICA 13 y 14.

f. **Numeral 72 del artículo segundo:** Relacionado con presentar los soportes de cumplimiento a las obligaciones establecidas en el marco de la ventana operacional otorgada mediante con radicado ANLA 2015005939-2-001 del 27 de febrero de 2015. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de los ICA 8, 9 y 10.

4. Auto 6789 del 28 de agosto de 2019:

a. **Numeral 32 del artículo primero:** Relacionado con presentar los soportes de cumplimiento a las obligaciones establecidas en el marco de la ventana operacional otorgada mediante con radicado ANLA 2015005939-2-001 del 27 de febrero de 2015. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de los ICA 8, 9 y 10.

b. **Numeral 36 del artículo primero:** Relacionado con remitir la totalidad de los documentos de certificación de ruido de las aeronaves operadas por SATENA, EASYFLY, AEROSUCRE y Líneas Aéreas Suramericanas, el manual de operación de las aeronaves de acuerdo con la certificación de ruido obtenida (performance de vuelo, restricciones de peso, etc.) y los soportes que permitan certificar la aplicación de los procedimientos establecidos. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de los ICA 13 y 14.

c. **Numeral 14 del artículo segundo:** Relacionado con socializar a las comunidades del AID, las medidas de manejo adoptadas en la fuente y generar un espacio de participación que le permita a las comunidades manifestar su sentir respecto a la nueva operación y sus efectos en lo relacionado con el componente ruido, de lo cual deberá allegar los soportes a esta Autoridad, junto con una evaluación técnica que permita establecer la necesidad o no de las insonorizaciones y los lugares donde se realizaran

dichas obras, en caso de ser necesario. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento teniendo en cuenta las consideraciones señaladas en el Concepto Técnico 5211 de 31 de agosto de 2022, acogido mediante el Acta 562 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 31 de agosto de 2022

5. Auto 620 del 15 de febrero de 2021:

a. **Numeral 5 del artículo cuarto:** Relacionado con presentar el informe de monitoreo de ruido consolidado para la vigencia 2019. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de comunicación con radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023.

b. **Literal b del numeral 10 del artículo cuarto:** Relacionado con presentar soportes documentales respecto a la atención y cierre de petición realizada por el señor Jairo Murcia presidente de la JAC de la vía que es usada por vehículos de carga en el municipio de Funza, relacionada con presunta afectación de vía que es usada por vehículos de carga (volquetas) que ingresan al aeropuerto por la puerta 19 localizada en jurisdicción del municipio de Funza. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de los ICA 13 y 14.

6. Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021:

a. **Subnumeral 1.1.1 del subnumeral 1.1 del numeral 1 del artículo segundo:** Relacionada con presentar una propuesta metodológica y conceptualización para la generación de un modelo acústico enfocado en la operación del recinto de prueba de motores para un escenario crítico. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado 2022119660-1-000 del 13 de junio de 2022.

b. **Subnumeral 1.1, del numeral 1 del artículo séptimo:** Relacionado con modificar el programa PMA-01 Manejo y control de Ruido en el sentido de Ajustar el objetivo de la ficha. Se establece el cumplimiento definitivo de este requerimiento teniendo en cuenta que la AEROCIVIL presentó el ajuste requerido a la ficha de manejo.

c. **Subnumeral 1.2.1 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo:** Relacionado con incluir en el programa PMA-01 Manejo y control de Ruido la medida "Formulación, ejecución y seguimiento del Plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI, de conformidad con lo establecido en la Tabla 1 de la norma nacional de ruido

asociado al área de influencia para el componente ruido definida por esta Autoridad y demás actividades relacionadas con su cumplimiento". Se establece su cumplimiento definitivo toda vez que se observó la inclusión explícita del ajuste requerido.

d. **Subnumeral 1.2.2 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo:** Relacionado con incluir en el programa PMA-01 Manejo y control de Ruido la medida "Construcción de barrera acústica (outdoor) garantizando una pérdida por inserción de al menos 11dB". Se establece su cumplimiento definitivo toda vez que se observó la inclusión explícita del ajuste requerido.

e. **Subnumeral 1.2.3 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo:** Relacionado con incluir en el programa PMA-01 Manejo y control de Ruido la medida "Garantizar el cumplimiento de las cuotas de ruido de carácter ambiental Laeq, hora – 55dBA ± 2dBA en los horarios establecidos, la cual será evaluable en estaciones con categoría de uso de suelo residencial sobre las trayectorias aéreas – para periodos semanales". Se establece su cumplimiento definitivo toda vez que se observó la inclusión explícita del ajuste requerido.

f. **Subnumeral 1.2.4 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo:** Relacionado con incluir en el programa PMA-01 Manejo y control de Ruido la medida "Remitir informes trianuales relacionados con las gestiones realizadas y el cumplimiento a los planes de reconversión de Flota establecidos en cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución 1599 de 2020, de la UAEAC". Se establece su cumplimiento definitivo toda vez que se observó la inclusión explícita del ajuste requerido.

g. **Subnumeral 1.2.5 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo:** Relacionado con incluir en el programa PMA-01 Manejo y control de Ruido la medida "Remitir trianualmente los soportes de implementación y cumplimiento del Manual de abatimiento de ruido, actualizado mediante la Resolución 1915 del 6 de octubre del 2020 de la Aerocivil". Se establece su cumplimiento definitivo toda vez que se observó la inclusión explícita del ajuste requerido.

h. **Subnumeral 1.2.6 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo:** Relacionado con incluir en el programa PMA-01 Manejo y control de Ruido la medida "Presentar informes trimestrales del avance de la implementación de los procedimientos PBN (Performance Based Navigation) / RNAV (Random Navigation) y sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido". Se establece su cumplimiento definitivo toda vez que se observó la inclusión explícita del ajuste requerido.

i. **Subnumeral 1.2.7 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo:** Relacionado con incluir en el programa PMA-01 Manejo y control de Ruido la medida "Remitir informes trimestrales de los resultados de la implementación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea acogido mediante Resolución 1599 de 2020 de la Aeronáutica". Se establece su cumplimiento definitivo toda vez que se observó la inclusión explícita del ajuste requerido.

j. **Subnumeral 1.2.8 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo:** Relacionado con incluir en el programa PMA-01 Manejo y control de Ruido la medida "La revisión bianual de que trata el Artículo Tercero de la precitada Resolución, en ningún caso podrá culminar en niveles máximos permisibles por operación superiores a los ya establecidos, y en todo caso los cambios y ajustes propuestos deberán contemplar los criterios de reducción de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI". Se establece su cumplimiento definitivo toda vez que se observó la inclusión explícita del ajuste requerido.

k. **Subnumeral 1.2.9 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo:** Relacionado con incluir en el programa PMA-01 Manejo y control de Ruido la medida "Presentar un informe semestral que relacione las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia relacionados con el componente ruido". Se establece su cumplimiento definitivo toda vez que se observó la inclusión explícita del ajuste requerido.

l. **Subnumeral 1.2.10 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo:** Relacionado con incluir en el programa PMA-01 Manejo y control de Ruido la medida "Remitir informe semestral de los usuarios a los cuales se les dieron a conocer las obligaciones en cuanto a requerimientos acústicos de construcción y las áreas de restricción por ruido, en el marco de la solicitud de conceptos de altura de competencia de la UAEAC". Se establece su cumplimiento definitivo toda vez que se observó la inclusión explícita del ajuste requerido.

m. **Subnumeral 1.3 del numeral 1 del artículo séptimo:** El cual indica "Las actividades de monitoreo y seguimiento propuestas en el marco de la medida de manejo en el receptor deberán ser excluidas de la presente ficha y ser incluidas en el programa PSM-01 Manejo y control de Ruido". Se establece su cumplimiento definitivo toda vez que fue atendido el ajuste de exclusión de la ficha de manejo PMA-01 Manejo y control de Ruido y la inclusión de las actividades de monitoreo en la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-01 Manejo y control de Ruido.

n. **Subnumeral 15.2 del numeral 15 del artículo séptimo:** Relacionada con ajustar la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación, en el sentido de

incluir en las convocatorias dirigidas a la comunidad y autoridades locales, municipales y distritales a la Secretaría Distrital de Salud, la Secretaría Distrital de Ambiente, la Secretaría Distrital de Planeación y la Secretaría Distrital de Movilidad. Se establece el cumplimiento definitivo de la presente obligación bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de comunicación con radicado 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022.

o. **Subnumeral 15.3 del numeral 15 del artículo séptimo:** Relacionada con ajustar la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación, en el sentido de incluir información que procede de la ficha PGS-05 Atención a la comunidad (radicación ANLA 2018078997-1-000 del 20 de junio de 2018) respecto a los canales de atención dispuestos por la Aerocivil para atender las inquietudes de la población interesada. Se establece el cumplimiento definitivo de la presente obligación bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de comunicación con radicado 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022.

p. **Subnumeral 15.4 del numeral 15 del artículo séptimo:** Relacionada con ajustar la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación, en el sentido de incluir en la descripción de la implementación de la página web como uno de los medios de comunicación masiva de Aerocivil, que este medio informativo no reemplaza los demás mecanismos de socialización, siendo otra estrategia para implementar en los procesos de información y socialización. Se establece el cumplimiento definitivo de la presente obligación bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de comunicación con radicado 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022.

q. **Subnumeral 15.7 del numeral 15 del artículo séptimo:** Relacionada con ajustar la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación, en el sentido de publicar en la página web de la Aerocivil el contenido del Informe de Cumplimiento Ambiental – ICA más reciente presentado a la ANLA, de modo que pueda ser consultado por los ciudadanos interesados en hacer seguimiento al cumplimiento de las obligaciones ambientales. Se establece el cumplimiento definitivo de la presente obligación bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de comunicación con radicado 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022

r. **Subnumeral 15.8 del numeral 15 del artículo séptimo:** Relacionada con ajustar la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación, en el sentido de complementar la descripción de los boletines ambientales. Se establece el cumplimiento definitivo de la presente obligación bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de comunicación con radicado 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022.

s. **Subnumeral 15.11 del numeral 15 del artículo séptimo:** Relacionada con ajustar la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación, en el sentido de corregir la frecuencia de las reuniones de avance, pues se considera que deben realizarse trimestralmente hasta completar la fase II autorizada con la modificación de la licencia ambiental; y posteriormente con una frecuencia semestral durante los dos primeros años de la implementación de la fase III, y posterior a ello podrá ser anual. Se establece el cumplimiento definitivo de la presente obligación bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de comunicación con radicado 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022.

t. **Subnumeral 15.13 del numeral 15 del artículo séptimo:** Relacionada con ajustar la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación, en el sentido de complementar la información sobre la población beneficiada con el Programa de Información y Comunicación, indicando que incluye como actores de interés a la Alcaldía Mayor de Bogotá (Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Ambiente, Secretaría Distrital de Planeación y Secretaría Distrital de Movilidad), las alcaldías, personerías y juntas administradoras locales de Fontibón y Engativá, actores sociales de lugares de interés comunitario con población que presenta algún grado de vulnerabilidad como son las instituciones educativas, hogares geriátricos, centros de prestación de servicios de salud, entre otros, representantes de los parques industriales y de los conjuntos residenciales que se encuentran en el área de influencia del proyecto. Se establece el cumplimiento definitivo de la presente obligación bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de comunicación con radicado 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022.

u. **Subnumerales 15.21.2 y 15.21.4 del subnumeral 15.21 del numeral 15 del artículo séptimo:** Relacionada con ajustar la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación, en el sentido de incluir acciones que proceden de las fichas de manejo vigentes del proyecto. Se establece el cumplimiento definitivo de la presente obligación bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de comunicación con radicado 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022.

v. **Subnumerales 15.22.1, 15.22.2 y 15.22.6 del subnumeral 15.22 del numeral 15 del artículo séptimo:** Relacionada con ajustar la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación, en el sentido de complementar las metas y los indicadores de la ficha de manejo. Se establece el cumplimiento definitivo de la presente obligación bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de comunicación con radicado 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022.

7. **Acta 473 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 5 de octubre de 2021:**

a. **Requerimiento 68:** Relacionado con presentar un análisis histórico de las curvas de ruido desde el año 2008 en adelante con el fin de verificar la tendencia del medio en función del área total respecto a la curva de 65dB LDN. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de los ICA 8, 9 y 10.

8. **Resolución 801 del 22 de abril de 2022:**

a. **Numeral 5 del artículo segundo:** Relacionado con presentar el documento oficial mediante el cual se acogen las restricciones por QC establecidas en el artículo segundo de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022 para la franja horaria de las 5:00 a las 6:59. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado 2022111176-1-000 del 2 de junio de 2022

b. **Artículo Tercero:** Relacionado con presentar la propuesta metodológica y conceptualización para la generación de un modelo acústico enfocado en la operación del recinto para un escenario crítico. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado 2022119660-1-000 del 13 de junio de 2022.

Obligaciones concluidas:

Se cierran las siguientes obligaciones y/o requerimientos sobre los cuales no se realizarán posteriores seguimientos ambientales, de conformidad con las razones expuestas en el Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 y la verificación jurídica adelantada sobre las mismas, esto sin perjuicio de las actuaciones administrativas que se puedan adelantar en el marco de lo establecido en la Ley 1333 del 21 de julio de 2009, en caso de existir mérito ante posibles incumplimientos durante el tiempo de vigencia de las obligaciones:

1. **Resolución 825 de 28 de septiembre de 2012:**

a. **Numeral 1 del artículo primero:** Relacionada con presentar en los informes de ruido una tabla que indique el uso del suelo contra los niveles LDN a los que se encuentra expuesta la zona de Influencia directa del Aeropuerto El Dorado, mostrando el número de habitantes que se encuentra dentro de cada uno de los niveles de ruido y el área de cada uno de los contornos, realizando una comparación entre los años 1998 hasta el 2012. Se encuentra la

necesidad de cerrar el presente requerimiento, ya que en el Concepto Técnico 5211 de 31 de agosto de 2022, acogido mediante el Acta 562 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 31 de agosto de 2022, se señaló que *"(…) entre la fecha del requerimiento solicitado y la fecha actual de reporte ICA, para la Aeronáutica Civil, es material y sustancialmente imposible dar respuesta y soporte del cumplimiento al mismo. Lo anterior, no implica que la Aerocivil no haya dado cumplimiento al requerimiento, sino que, no cuenta con el respectivo material para demostrar su ejecución"*

2. Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015:

a. **Artículo Tercero:** Relacionado con dar cumplimiento al Plan de Manejo Ambiental – PMA presentado en el complemento del Estudio de Impacto Ambiental, para la modificación de la Licencia Ambiental. El cual ya no se encuentra vigente debido a que la licencia ambiental fue modificada mediante las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y 0301 del 1 de febrero de 2022, de las cuales en la primera a través del artículo sexto se estableció la unificación de los planes de manejo ambiental aprobados en las resoluciones 1330 de 1995, 1000 de 2013 y 1034 del 24 de agosto de 2015, estableciendo así un solo Plan de Manejo Ambiental para todo el proyecto, razón por la cual esta obligación al perder vigencia se concluye.

b. **Artículo Quinto:** Relacionado con dar cumplimiento al Plan de Seguimiento y Monitoreo – PSM presentado en el complemento del Estudio de Impacto Ambiental, para la modificación de la Licencia Ambiental. El cual ya no se encuentra vigente debido a que la licencia ambiental fue modificada mediante las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y 0301 del 1 de febrero de 2022, de las cuales en la primera a través del artículo octavo se estableció la unificación de los planes de seguimiento y monitoreo aprobados en las resoluciones 1330 de 1995, 1000 de 2013 y 1034 del 24 de agosto de 2015, estableciendo así un sólo plan de seguimiento y monitoreo para todo el proyecto, razón por la cual esta obligación al perder vigencia se concluye.

c. **Numeral 2 del artículo noveno:** Relacionada con presentar en el primer informe de cumplimiento ambiental una simulación ajustada a las condiciones de operación sin restricciones, y anualmente deberá presentar contornos de ruido de precisión generados por el sistema de monitoreo y evaluación especializado para aeropuertos, con el fin de evaluar la evolución de la curva de ruido de 65dB Ldn. Se encuentra la necesidad de cerrar el presente requerimiento, ya que la presente obligación fue actualizada y sustituida por el artículo tercero de la Resolución 01728 del 4 de octubre del 2021 actualmente ya no aplica su implementación.

d. **Numeral 3 del parágrafo del artículo noveno:** Relacionado con presentar en los informes de cumplimiento ambiental los reportes detallados que den

cuenta de los avances en el plan de reconfiguración del espacio aéreo enfatizando los esfuerzos hechos para el componente ruido. Se establece la necesidad de cerrar el presente requerimiento dado que el mismo surgió en el año 2015 producto de la modificación que autorizó la ANLA a la licencia ambiental través de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, así como posterior modificación al instrumento de manejo y control ambiental mediante las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y 0301 del 1 de febrero de 2022, se considera la no aplicabilidad de este requerimiento dadas las condiciones actuales del proyecto las cuales difieren de las condiciones que originaron la obligación en el año 2015, evidenciando esto en el evento generado por la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre del año 2022

3. Auto 1678 del 19 de abril de 2018

a. **Numeral 40 del artículo primero:** Relacionado con presentar los soportes documentales que evidencien los avances en el plan de reconfiguración del espacio aéreo enfatizando los esfuerzos hechos para el componente ruido y una vez culminados los cambios en la operación respecto al espacio aéreo la Aeronáutica Civil deberá convocar a una exposición a las Autoridades Municipales, autoridades ambientales locales, representantes de las comunidades, veedurías ciudadanas y población en general perteneciente al AID. Se establece la necesidad de cerrar el presente requerimiento dado que el mismo surgió en el año 2015 producto de la modificación que autorizó la ANLA a la licencia ambiental través de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, así como posterior modificación al instrumento de manejo y control ambiental mediante las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y 0301 del 1 de febrero de 2022, se considera la no aplicabilidad de este requerimiento dadas las condiciones actuales del proyecto las cuales difieren de las condiciones que originaron la obligación en el año 2015, evidenciando esto en el evento generado por la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre del año 2022.

4. Auto 6789 del 28 de agosto de 2019

a. **Numeral 40 del artículo primero:** Relacionado con presentar los soportes documentales que evidencien los avances en el plan de reconfiguración del espacio aéreo enfatizando los esfuerzos hechos para el componente ruido y una vez culminados los cambios en la operación respecto al espacio aéreo la Aeronáutica Civil deberá convocar a una exposición a las Autoridades Municipales, autoridades ambientales locales, representantes de las comunidades, veedurías ciudadanas y población en general perteneciente al AID. Se establece la necesidad de cerrar el presente requerimiento dado que el mismo surgió en el año 2015 producto de la modificación que autorizó la ANLA a la licencia ambiental través de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, así como posterior modificación al instrumento de manejo y control

ambiental mediante las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y 0301 del 1 de febrero de 2022, se considera la no aplicabilidad de este requerimiento dadas las condiciones actuales del proyecto las cuales difieren de las condiciones que originaron la obligación en el año 2015, evidenciando esto en el evento generado por la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre del año 2022.

5. Auto 620 del 15 de febrero de 2021:

a. **Numeral 7 del artículo primero:** Relacionado con presentar los ajustes de la ficha PMA-01. Se encuentra la necesidad de cerrar el presente requerimiento, ya que en el Concepto Técnico 5211 de 31 de agosto de 2022, acogido mediante el Acta 562 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 31 de agosto de 2022, se señaló que la ficha PMA-01 fue objeto de modificación y unificación conforme lo definido en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

b. **Numeral 12 del artículo primero:** Relacionado con presentar los soportes documentales que evidencien los avances en el plan de reconfiguración del espacio aéreo enfatizando los esfuerzos hechos para el componente ruido y una vez culminados los cambios en la operación respecto al espacio aéreo la Aeronáutica Civil deberá convocar a una exposición a las Autoridades Municipales, autoridades ambientales locales, representantes de las comunidades, veedurías ciudadanas y población en general perteneciente al AID. Se establece la necesidad de cerrar el presente requerimiento dado que el mismo surgió en el año 2015 producto de la modificación que autorizó la ANLA a la licencia ambiental través de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, así como posterior modificación al instrumento de manejo y control ambiental mediante las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y 0301 del 1 de febrero de 2022, se considera la no aplicabilidad de este requerimiento dadas las condiciones actuales del proyecto las cuales difieren de las condiciones que originaron la obligación en el año 2015, evidenciando esto en el evento generado por la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre del año 2022

c. **Numeral 13 del artículo primero:** Relacionado con ajustar la ficha PMA-01. Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido: Replantear las actividades a las cuales se les realizara seguimiento y control, incluyendo objetivos, indicadores, metas, etc. Se encuentra la necesidad de cerrar el presente requerimiento, ya que en el Concepto Técnico 5211 de 31 de agosto de 2022, acogido mediante el Acta 562 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 31 de agosto de 2022, se señaló que la ficha PMA-01 fue objeto de modificación y unificación conforme lo definido en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

d. **Numeral 14 del artículo primero:** Relacionado con ajustar la ficha PSM – 01. Monitoreo de ruido. Se encuentra la necesidad de cerrar el presente requerimiento, ya que en el Concepto Técnico 5211 de 31 de agosto de 2022, acogido mediante el Acta 562 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 31 de agosto de 2022, se señaló que la ficha PMA-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido, fue objeto de modificación y unificación conforme lo definido en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 se considera la no aplicabilidad.

e. **Numeral 100 del artículo primero:** Relacionado con presentar la información de la ficha PGS-05 Atención a la Comunidad, relacionada con las inquietudes manifestadas y consignadas en las audiencias sobre afectaciones a las actividades económicas asociadas al impacto por ruido, la afectación a la infraestructura asociada a las vibraciones y la afectación a la vía de acceso ubicada en el sector de Funza. Se encuentra la necesidad de cerrar el presente requerimiento dado que el mismo se encuentra duplicado, por tanto, el seguimiento se efectuará a través del requerimiento 36 del Acta 562 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 31 de agosto de 2022.

6. Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021:

a. **Subnumeral 15.19 del numeral 15 del artículo séptimo:** Relacionada con reportar un sistema de manejo y seguimiento especial para la recepción de quejas verbales. Se encuentra la necesidad de cerrar la presente obligación como quiera que la misma se encuentra duplicada con la establecida en el subnumeral 15.16 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

7. Acta 473 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 5 de octubre de 2021:

a. **Requerimiento 62:** Relacionado con presentar en los informes de ruido una tabla que indique el uso del suelo contra los niveles LDN a los que se encuentra expuesta la zona de Influencia directa del Aeropuerto El Dorado, mostrando el número de habitantes que se encuentra dentro de cada uno de los niveles de ruido y el área de cada uno de los contornos, realizando una comparación entre los años 1998 hasta el 2012. Se encuentra la necesidad de cerrar el presente requerimiento, ya que en el Concepto Técnico 5211 de 31 de agosto de 2022, acogido mediante el Acta 562 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 31 de agosto de 2022, se señaló que la Resolución 1728 del 4 de octubre del 2021 efectúa la actualización y solicitud de nuevas metodologías y cronogramas que suplen la actual obligación.

b. **Requerimiento 64:** Relacionado con presentar en los Informes de Cumplimiento Ambiental del año 2016 y 2017, los respectivos registros y soportes que den cuenta del cumplimiento de las fichas de manejo ambiental aprobadas para el componente atmosférico. Se encuentra la necesidad de cerrar el presente requerimiento, ya que en el Concepto Técnico 5211 de 31 de agosto de 2022, acogido mediante el Acta 562 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 31 de agosto de 2022, se señaló que la Resolución 1728 del 4 de octubre del 2021 aprueba la actualización del Plan de Manejo Ambiental para el Aeropuerto el Dorado y en consecuencia las medidas de manejo ambiental para el componente atmosférico fueron actualizadas. Dado lo anterior, se considera dar por concluida la presente obligación por su no aplicabilidad.

c. **Requerimiento 66:** Relacionado con presentar una simulación ajustada a las condiciones de operación sin restricciones, y anualmente deberá presentar contornos de ruido de precisión generados por el sistema de monitoreo y evaluación especializado para aeropuertos, con el fin de evaluar la evolución de la curva de ruido de 65 Db Ldn. Se encuentra la necesidad de cerrar el presente requerimiento, ya que en el Concepto Técnico 5211 de 31 de agosto de 2022, acogido mediante el Acta 562 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 31 de agosto de 2022, se señaló que la Resolución 1728 del 4 de octubre del 2021 estableció la zona del área de influencia para los medios abióticos, bióticos y socioeconómicos. Dado lo anterior, se considera dar por concluida la presente obligación por su no aplicabilidad.

d. **Requerimiento 67:** Relacionado con realizar las simulaciones de ruido, para periodos de largo plazo correspondientes a un año. Se encuentra la necesidad de cerrar el presente requerimiento, ya que en el Concepto Técnico 5211 de 31 de agosto de 2022, acogido mediante el Acta 562 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 31 de agosto de 2022, se encontró que la obligación esta desactualizada y no aplica para futuros seguimientos.

e. **Requerimiento 74:** Relacionado con presentar los soportes de cumplimiento de lo establecido en el Artículo Tercero de la Resolución 1034 de 2015, en el sentido de ajustar la ficha PSM – 01. Monitoreo de ruido, en las condiciones requeridas en el referido acto administrativo. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento bajo el entendido que la AEROCIVIL presentó la información requerida a través de los ICA 13 y 14.

f. **Requerimiento 75:** Relacionado con presentar un documento de soporte del sistema de vigilancia de la calidad del aire para el aeropuerto El Dorado, donde se integren los criterios de diseño de la red de monitoreo industrial, condiciones meteorológicas de la zona, criterios de suficiencia de estaciones, parámetros de medición y su relación con las actividades desarrolladas por el proyecto,

entre otros para la Ficha de Seguimiento y Monitoreo: PSM-02 Programa de control de emisiones – Manejo y control de la Calidad del Aire; así como ajustar la ficha PMA-01. Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido lo establecido en el Artículo Tercero de la Resolución 1034 de 2015. No obstante, debido a que la Licencia Ambiental, fue objeto de modificación en el año 2021, mediante los artículos sexto y octavo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 donde fue establecido unificar los planes de manejo ambiental aprobados en las Resoluciones 1330 de 1995, 1000 de 2013 y 1034 del 24 de agosto de 2015, las fichas indicadas en esta obligación fueron ajustadas y en algunos casos modificadas en su totalidad, por lo cual al perder su vigencia se concluye la obligación.

g. **Requerimiento 81:** Relacionado con presentar los soportes documentales que evidencien los avances en el plan de reconfiguración del espacio aéreo enfatizando los esfuerzos hechos para el componente ruido y una vez culminados los cambios en la operación respecto al espacio aéreo la Aeronáutica Civil deberá convocar a una exposición a las Autoridades Municipales, autoridades ambientales locales, representantes de las comunidades, veedurías ciudadanas y población en general perteneciente al AID. Se establece la necesidad de cerrar el presente requerimiento dado que el mismo surgió en el año 2015 producto de la modificación que autorizó la ANLA a la licencia ambiental través de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, así como posterior modificación al instrumento de manejo y control ambiental mediante las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y 0301 del 1 de febrero de 2022, se considera la no aplicabilidad de este requerimiento dadas las condiciones actuales del proyecto las cuales difieren de las condiciones que originaron la obligación en el año 2015, evidenciando esto en el evento generado por la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre del año 2022

8. Acta 562 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental de 31 de agosto de 2022:

a. **Requerimiento 31:** Relacionado con presentar los soportes documentales que evidencien los avances en el plan de reconfiguración del espacio aéreo enfatizando los esfuerzos hechos para el componente ruido y una vez culminados los cambios en la operación respecto al espacio aéreo la Aeronáutica Civil deberá convocar a una exposición a las Autoridades Municipales, autoridades ambientales locales, representantes de las comunidades, veedurías ciudadanas y población en general perteneciente al AID. Se establece la necesidad de cerrar el presente requerimiento dado que el mismo surgió en el año 2015 producto de la modificación que autorizó la ANLA a la licencia ambiental través de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, así como posterior modificación al instrumento de manejo y control ambiental mediante las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y 0301

del 1 de febrero de 2022, se considera la no aplicabilidad de este requerimiento dadas las condiciones actuales del proyecto las cuales difieren de las condiciones que originaron la obligación en el año 2015, evidenciando esto en el evento generado por la AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre del año 2022

b. **Requerimiento 45:** Relacionado con presentar el diligenciamiento de los formatos ICA 4ª e ICA 4b de las siguientes fichas de seguimiento y monitoreo, para el período de los ICA No 8 (1 de julio al 31 de diciembre de 2018), ICA 9 (1 de enero al 30 de junio de 2019) e ICA 10 (1 de julio al 31 de diciembre de 2019). Se considera la necesidad de cerrar el presente requerimiento dado que se encuentra duplicado con el requerimiento del 44 del Acta 562 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental de 31 de agosto de 2022.

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

A. Generalidades.

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 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 la 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).

B. 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 11° 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 2.2.2.3.9.1, 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 en beneficio de proyectos como en el presente caso, 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 con ocasión del proyecto, lo que conlleva a efectuar los requerimientos a que haya lugar.

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 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 suple de los recursos naturales.

Así las cosas, el cumplimiento de las obligaciones impuestas a la AEROCIVIL, 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 AEROCIVIL, en el marco de las autorizaciones ambientales a los que se ha hecho referencia con anterioridad, 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.

Sumado a lo anterior, es importante mencionar que el Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023, en el acápite denominado "OTRAS CONSIDERACIONES", indica que con el objetivo de *"…efectuar un seguimiento efectivo a las condiciones operacionales del Aeropuerto el Dorado, así como a aquellos cambios operacionales que se lleguen a presentar por parte de la AEROCIVIL, se deberán presentar informes con una temporalidad mensual -tal como fue incluido para el informe ICA N. 16- y no trianual como lo menciona la medida 8, los cuales serán el insumo documental que soporte las acciones de control y manejo de la Ficha PMA-01 Manejo y control de Ruido.*

En este sentido el concepto técnico recomienda modificar la actual medida 8 de la Ficha PMA-01 Manejo y control de Ruido la cual señala: *"Remisión trianual ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales informes y/o soportes técnicos de implementación y cumplimiento del Manual de abatimiento de ruido, actualizado mediante la Resolución 1915 del 6 de octubre del 2020 de la Aerocivil";* y cambiar el reporte trianual por remitir en cada informe ICA los soportes técnicos mensuales de implementación y cumplimiento de abatimiento de ruido actualizado mediante Resolución 1915 del 6 de octubre de 2020, modificación que se realizará en acto administrativo independiente.

Lo anterior obedece a la generación y aumento de quejas de la comunidad del área de influencia directa e indirecta del Aeropuerto el Dorado, a partir de los cambios en los procedimientos operacionales y trayectorias de vuelo, implementados por AEROCIVIL desde el 29 de diciembre de 2022 al 18 de mayo de 2023.

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.

En mérito de lo expuesto,

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

DISPONE:

ARTÍCULO PRIMERO. - Reiterar a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil – AEROCIVIL-, con NIT 899.999.059-3, titular de la Licencia Ambiental otorgada mediante 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",* localizado en la ciudad de Bogotá, el cual limita con las localidades de Fontibón, Engativá y la zona rural del Municipio de Funza, en el Departamento de Cundinamarca, el cumplimiento de las siguientes obligaciones y/o requerimientos establecidos en los actos administrativos que se enuncian a continuación, de conformidad con lo establecido en la parte motiva del presente acto administrativo:

1. Medio Abiótico (Componente Atmosférico)

1.1. Presentar un informe semestral que relacione las acciones realizadas frente a los incumplimientos a los niveles de ruido y avance respecto al procedimiento sancionatorio aplicado a las siguientes aerolíneas: "Líneas Aéreas Suramericanas S.A.S." y "Aerosucre S.A." y de las demás que se presenten para el período del ICA No. 16, en cumplimiento a lo establecido en la medida de manejo 6 de la Ficha de manejo PMA-01 Programa de control de emisiones, manejo y control del ruido, señalada en la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 y el requerimiento 48 del Acta 562 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 31 de agosto de 2022.

2. Medio Socioeconómico

2.1. Presentar los soportes de atención a las peticiones realizadas por las comunidades de los sectores San José de Bavaria y Niza Antigua de la Localidad de Suba en el marco de la visita de seguimiento y control ambiental efectuada por la ANLA y AEROCIVIL el día 30 de junio de 2021, relacionadas con presuntas afectaciones por altos niveles de ruido debido al sobrevuelo de aeronaves en los sectores mencionados, en cumplimiento a lo dispuesto en el requerimiento 15 del Acta 473 de reunión de control y seguimiento ambiental suscrita el 5 de octubre de 2021 y requerimiento 35 del Acta 562 de reunión de control y seguimiento ambiental suscrita el 31 de agosto de 2022.

2.2. Presentar la información de la Ficha PGS- 05 Atención a la Comunidad, relacionada con las inquietudes manifestadas y consignadas en las audiencias sobre afectaciones a las actividades económicas asociadas al impacto por ruido, la afectación a la infraestructura asociada a las vibraciones y la afectación a la vía de acceso ubicada en el sector de Funza. En cumplimiento a lo dispuesto en el numeral 14 del artículo

segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018; numeral 64 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019; numeral 49 artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021; requerimiento 83 del Acta 473 de reunión de control y seguimiento ambiental del 5 de octubre de 2021 y requerimiento 36 del Acta 562 de reunión de control y seguimiento ambiental del 31 de agosto de 2022.

2.3. Presentar las respuestas emitidas a los peticionarios frente al tema de insonorizaciones que corresponden a: Diana Milena Malagón, Vidal Gómez Acosta, Alejandro Prieto, Miguel Silva Patiño, Jesús Erich Loaiza, Claudia M. Rodríguez, Alexander Beltrán Preciado, Álvaro Prieto López, Edgar Poveda García, Álvaro Prieto López, Carlos Lozano, Gloria Inés Triviño Gámez, Néstor Muñoz Aldana y Luz Marina Bonilla Ramírez, para revisión y análisis puntual por parte de esta Autoridad; en cumplimiento de lo señalado en la Ficha PMA-01 "Programa de control de emisiones - Manejo y Control del Ruido"; numeral 10 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019; numeral 111 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021; requerimiento 84 del Acta 473 de reunión de control y seguimiento ambiental del 5 de octubre de 2021 y requerimiento 37 del Acta 562 de reunión de control y seguimiento ambiental del 31 de agosto de 2022.

2.4. Presentar un informe consolidado de las quejas presentadas por las comunidades respecto a los impactos por ruido generados y las respuestas ofrecidas a ellas por parte de la AEROCIVIL, aunado a ello presentar un informe de la atención personalizada a las quejas presentadas por la comunidad, lo anterior en el marco de la ventana operacional otorgada mediante radicado ANLA 2015042281-1-000 del 15 de agosto de 2015, en cumplimiento de lo señalado en el numeral 72 artículo primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017; numeral 56 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018; numeral 68 artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021; requerimiento 88 del Acta 473 de reunión de control y seguimiento ambiental del 5 de octubre de 2021 y requerimiento 38 del Acta 562 de reunión de control y seguimiento ambiental del 31 de agosto de 2022.

2.5. Presentar información de sistematización de la atención a PQRS en la cual se observe de manera específica el estado de atención dado a cada una, en tanto si se encuentran abiertas o cerradas, así como los mecanismos aplicados y los soportes de gestión para cada una. En cumplimiento de la Ficha PGS-05 -" Atención a la comunidad", numeral 18 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019; numeral 114 artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021 y requerimiento 91 del Acta 473 de reunión de control y seguimiento

ambiental del 5 de octubre de 2021 y requerimiento 39 del Acta de reunión de control y seguimiento ambiental del 31 de agosto de 2022.

2.6. Presentar el consolidado de las Peticiones, Quejas, Reclamos y Denuncias – PQRS reportadas dentro de los períodos en los ICA 8 (1 de julio al 31 de diciembre de 2018), ICA 9 (del 1 de enero al 30 de junio de 2019) e ICA 10 (del 1 de julio al 31 de diciembre de 2019) en el cual se relacione su estado y fecha de cierre (este último según aplique) y los respectivos soportes de cada petición, en cumplimiento de la Ficha de Manejo PGS-05- "Atención a la Comunidad", literal a del numeral 10 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021 y requerimiento 42 del Acta 562 de reunión de control y seguimiento ambiental del 31 de agosto de 2022.

2.7. Ajustar la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación, así:

a) Establecer estrategias de convocatoria y suministro de información por medio de medios de comunicación y otros canales o herramientas efectivas que lleguen directamente a la comunidad del área de influencia del proyecto, a partir de los resultados de la Encuesta sobre medios de comunicación e información, y enunciar los respectivos soportes que se incluirán como evidencia en los Informes de Cumplimiento Ambiental – ICA. En cumplimiento del subnumeral 15.1 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificado por el artículo cuarto de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022.

b) Indicar que la página web de la AEROCIVIL contendrá información actualizada con acceso a la ciudadanía, relacionada con el cumplimiento de las medidas de manejo derivadas de la licencia ambiental y actos administrativos emanados por la ANLA, así como la información de las estaciones de monitoreo de ruido, 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 conlleven a que se incumpla con el nivel de ruido máximo permitido en el horario ampliado de operación aérea autorizado mediante el acto administrativo que modifica la licencia ambiental. En cumplimiento del subnumeral 15.5 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

c) Actualizar a diario y en tiempo real la información sobre los resultados de los monitoreos de ruido a presentar en la página web de la Aerocivil y hacer uso de gráficas que sean fácilmente comprensibles para el público en general. Se debe contar con datos acumulados de modo que sea posible identificar tendencias y datos de cualquier fecha posterior a la

implementación de la medida. Esta herramienta debe ser de acceso por parte de la ANLA, para efectuar el seguimiento a los monitoreos realizados. En cumplimiento del subnumeral 15.6 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

d) Incluir la realización de reuniones de información sobre la modificación de la licencia ambiental del proyecto antes del inicio de cada una de las fases en las que se aprueba la modificación realizada mediante Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. Aclarar que la estrategia de desarrollo de las reuniones será concertada con la comunidad y organizaciones del área de influencia; asegurar la cobertura de la totalidad de unidades territoriales menores de influencia del proyecto agrupando como máximo los barrios de una UPZ por cada reunión en el caso de Fontibón y Engativá, y para el caso de las veredas, no se deberá realizar ningún tipo de agrupación dada la extensión (área) de cada una de ellas. Esta medida también va dirigida a autoridades distritales y municipales que se identifican como población beneficiada dentro de la ficha de manejo. En cumplimiento del subnumeral 15.9 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

e) Incluir en la descripción de las reuniones que para los escenarios de encuentro presenciales se posibilitará el acceso de las comunidades a espacios cómodos y el uso de mecanismos de audio y video que faciliten el proceso comunicativo y la participación adecuada de todos los asistentes. En cumplimiento del subnumeral 15.10 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

f) Presentar en todas las reuniones de avance el estado de cumplimiento de las medidas de manejo del PMA y la información que se presenta con los Informes de Cumplimiento Ambiental, con énfasis en los resultados de los monitoreos de ruido del periodo transcurrido entre reuniones, centrándose en la información de las estaciones que se relacionan con cada grupo comunitario de interés. En cumplimiento del subnumeral 15.12 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

g) Socializar en las reuniones de avance los mecanismos establecidos para la recepción de PQRS incluyendo la información sobre cómo presentar la PQRS a través de los canales presenciales y virtuales. En cumplimiento del subnumeral 15.14 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

h) Incluir información procedente de las fichas aprobadas mediante la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, respecto a la presentación de información sobre los procedimientos e instrumentos dispuestos por la Aerocivil para recibir y atender las PQRS, la asignación de un funcionario

responsable de las solicitudes que serán presentadas en las reuniones de socialización, el uso del formato establecido para la recepción de las PQRS, la atención personalizada con el lugar dispuesto para ello, y la sistematización de las PQRS que se analizarán estableciendo categorías para las más frecuentes, de manera que se logre establecer un perfil de los aspectos que son objeto de denuncia. En cumplimiento del subnumeral 15.15 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

i) Reportar un sistema de manejo y seguimiento especial para la recepción de quejas verbales. En cumplimiento del subnumeral 15.16 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

j) Elaborar y presentar el formato virtual de recepción de PQRS relacionadas con el impacto generación de ruido, el cual deberá contener un lenguaje sencillo y de fácil manejo para el peticionario y uso de herramientas visuales pedagógicas, así mismo, deberá incluir como mínimo los aspectos señalados a continuación:

i. Identificación del peticionario (nombre, dirección, barrio/vereda, teléfono, correo electrónico y género). Para el caso de las PQRS que proceden de zonas rurales, solicitar georreferenciación del sitio y en caso de ser necesario, apoyar al peticionario con la captura de las coordenadas de localización.
ii. Fecha y hora de recepción de la queja.
iii. Descripción de la queja por ruido en términos de identificación de días, horarios, frecuencia del tráfico aéreo y tipo de aeronaves para los casos en que el peticionario pueda identificarlas.
iv. Identificación de otras fuentes de ruido por actividades industriales o comerciales que podrían generar ruido cerca del sitio al que se refiere la queja.
v. Dirección, barrio o vereda en que se presenta el ruido que motiva la presentación de la PQRS.
vi. Preguntas relacionadas con los posibles efectos auditivos y extra-auditivos provocados por el ruido en la calidad de vida del peticionario y demás personas que esté representando con su petición.
vii. Identificación de si la persona conoce cuáles son las medidas de manejo para el control del ruido.

Lo anterior en cumplimiento de los subnumerales 15.17.1, 15.17.2, 15.17.3, 15.17.4, 15.17.5, 15.17.6 y 15.17.7 del subnumeral 15.17 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

k) Mantener habilitado un enlace o vínculo en la página web de la Aerocivil para la recepción de PQRS que incluya como mínimo los aspectos

establecidos en el numeral 15.17[2] del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificado por el artículo cuarto de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022 y que actuará a manera de Observatorio participativo del comportamiento y manejo del impacto de generación de ruido, de fácil manejo para los peticionarios. Esta herramienta debe permitir el acceso por parte de la ANLA, para efectuar el seguimiento en tiempo real de las PQRS recibidas. Allí se debe contar con el registro del trámite de las PQRS desde su recepción hasta su cierre con información sobre la gestión del trámite, los temas o situaciones que están impactando a la comunidad y las soluciones dadas. Este sistema debe tener habilitado el acceso permanente de la ANLA a todas las PQRS y permitir a los peticionarios realizar el seguimiento al estado de trámite de sus PQRS. En cumplimiento del subnumeral 15.18 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificado por el artículo cuarto de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022.

l) Agrupar las PQRS para cada período del Informe de Cumplimiento Ambiental -ICA, por tema y lugar de procedencia de modo que sea posible identificar impactos que puedan estar repercutiendo en lugares específicos incluidos aquellos que estén fuera del área de influencia del proyecto y para los eventos de ruido denunciados deberá realizarse un análisis que permita establecer si aplica la inclusión de unidades territoriales al área de influencia del proyecto. En cumplimiento del subnumeral 15.20 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

m) Incluir las siguientes acciones que proceden de las fichas de manejo vigentes del proyecto:

i. Tener en cuenta las inquietudes manifestadas y consignadas en las reuniones de socialización y participación sobre afectaciones a las actividades económicas asociadas al impacto por ruido, la afectación a la infraestructura asociada a las vibraciones y la afectación a la vía de acceso ubicada en el sector de Funza, las cuales deben ser atendidas y reportadas ante esta Autoridad periódicamente (PGS-05 Atención a la comunidad). En cumplimiento del subnumeral 15.21.1 del subnumeral 15.21 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

---

[2] *15.17. Elaborar y presentar el Formato virtual de recepción de PQRS relacionadas con el impacto generación de ruido, el cual deberá contener un lenguaje sencillo y de fácil manejo para el peticionario y uso de herramientas visuales pedagógicas, así mismo, deberá incluir como mínimo los aspectos señalados a continuación:*

ii. Realizar un sondeo de opinión entre las autoridades que usualmente son informadas, para establecer su percepción sobre las acciones ejecutadas dentro de esta medida, la oportunidad, claridad y eficacia de la información. Estos resultados permitirán establecer la necesidad de hacer ajustes o modificaciones en las estrategias empleadas y sus contenidos (PGS-02 Información y comunicación con autoridades, comunidades y organizaciones, PGS-03 Información y comunicación con comunidades del AID). En cumplimiento del subnumeral 15.21.3 del subnumeral 15.21 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

iii. Incluir los Programas Semillero de investigación con CADEL de Fontibón y Engativá y Sensibilización a población del área aledaña al Aeropuerto El Dorado liderados por el Grupo de Extensión y Proyección Social del CEA, los cuales hacen parte de la ficha PGS-01 Gestión con participación ciudadana, presentada con radicación ANLA 2018078997-1-000 del 20 de junio de 2018. En cumplimiento del subnumeral 15.21.5 del subnumeral 15.21 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

n) Complementar las metas y los indicadores de la ficha de manejo de modo que se incluya:

i. La ejecución de las actividades que proceden de fichas vigentes cuya inclusión es requerida por la ANLA. En cumplimiento del subnumeral 15.22.3 del subnumeral 15.21 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

ii. Cobertura de las convocatorias a escenarios de reunión. En cumplimiento del subnumeral 15.22.4 del subnumeral 15.21 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

iii. Cobertura de las reuniones realizadas. en cumplimiento del subnumeral 15.22.5 del subnumeral 15.21 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

o) Complementar los registros / evidencias de esta ficha de manejo con los sondeos de opinión sobre oportunidad, claridad y eficacia de la información suministrada con su documento de resultados y soportes de uso de medios de comunicación masiva para las convocatorias. En cumplimiento a lo señalado en los subnumerales 15.1, 15.5, 15.6, 15.9, 15.10, 15.12, 15.14, 15.15, 15.16, 15.17 (subnumerales 15.17.1, 15.17. 2, 15.17.3, 15.17.4, 15.17.5, 15.17.6 y 15.17.7), 15.18, 15.20, 15.21 (15.21.1, 15.21.3 y 15.21.5), 15.22 (15.22.3, 15.22.4 y 15.22.5) y 15.23 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021

modificado por el artículo cuarto de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022.

2.8. Presentar el ajuste de la ficha PMS-PGS-01 Gestión Socioeconómica, en cumplimiento de los subnumerales 9.1, 9.2, 9.3, 9.4 y 9.5 del numeral 9 del artículo noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, en el sentido de:

a) Incluir la información necesaria para garantizar que la ficha de seguimiento y monitoreo guarde concordancia con los ajustes que se realicen a las fichas del medio socioeconómico del PMA.
b) Incluir lo pertinente a la cuarta ficha de manejo del PMA requerida, la cual abordará la educación y capacitación ambiental al personal vinculado en las actividades de operación del Aeropuerto.
c) Presentar todos los indicadores de seguimiento a los programas del medio socioeconómico del PMA sin agruparlos como indicadores ponderados.
d) Describir las acciones, métodos y procedimientos necesarios para obtener la información y/o los datos requeridos para el cálculo de los indicadores de seguimiento.
e) Establecer las acciones generales a adelantar en caso de encontrar una baja eficacia de los programas socioeconómicos del PMA.

3. Presentar los soportes documentales que soporten la medida de abstenerse de iniciar a operar 24 horas hasta tanto se dé el cumplimiento total a lo dispuesto en el numeral 8 del Artículo Octavo de la Resolución 1034 de 2015, en cumplimiento del numeral 30 del Artículo Primero del Auto 1678 del 19 de abril del 2018, numeral 60 del Artículo Primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017 y numeral 5 del Artículo Primero del Auto 620 de 15 de febrero de 2021.

ARTÍCULO SEGUNDO. - Requerir a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil -AEROCIVIL-, con NIT 899.999.059-3, para que presente en un plazo no superior a un (1) mes contado a partir de la ejecutoria de este acto administrativo, la siguiente información en cumplimiento de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-01 Manejo y control de Ruido así, lo anterior de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo:

1. Informar sobre las medidas tomadas frente a los incumplimientos en los horarios de restricción de la configuración operacional en Fase II evidenciadas en el periodo de análisis (1/07/2022 al 18/05/2023); especialmente y sin limitarse únicamente a la restricción de la pista sur entre las 22:00 a 23:59 horas, en cumplimiento del artículo primero de la Resolución 1728 de 2021.

2. Presentar el reporte de las operaciones aéreas efectuadas con aeronaves de todo tipo que hayan tenido que utilizar dicho terminal como aeropuerto alterno (para el periodo correspondiente al ICA_16 segundo semestre de 2022) por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad durante el período en que permanezcan dichas razones y que afecten la seguridad del vuelo, y las aeronaves que operen en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia, y vuelos especiales del Ministerio de Defensa y a los cuales se considera no les aplicaban las medidas de manejo ambiental aprobadas para Fase II, lo anterior en cumplimiento al parágrafo primero del artículo primero de la Resolución 1728 de 2021.

3. Presentar los indicadores de la ficha PSM-01 Manejo y control de ruido, los cuales deben mostrar los valores numéricos usados para su cálculo, la descripción de dichos valores y su resultado, para el periodo del ICA 16.

4. Presentar los datos que no fueron reportados a la ANLA para las estaciones EMRI_ 02, 03, 04, 07, 08 y 17 para el periodo 1/07/2022 al 18/05/2023.

5. Presentar los soportes documentales que demuestren para los monitoreos presentados en el periodo del ICA 16 la confiabilidad y validación de los sonómetros de las estaciones EMRI, toda vez que las calibraciones mensuales realizadas en los procedimientos de mantenimiento preventivos se hicieron con equipos "pistófonos" vencidos en su calibración de fabrica bianual.

6. Presentar los indicadores EPNL y PNL para los monitoreos presentados en el periodo del ICA 16.

7. Presentar para los monitoreos presentados en el periodo del ICA 16, los datos de los registros de aeronaves que superaron más de una vez al mes el nivel máximo de ruido de 94dBA Lmax establecido en el artículo tercero de la Resolución 1599 de 2020, para las estaciones EMRI_01, EMRI_02, EMRI_03, EMRI_10, EMRI_23, y EMRI_30, para los monitoreos allegados en el período del ICA 16, dicho documento debe contener, además de la individualización de las aeronaves que infringen el protocolo, las medidas tomadas por la AEROCIVIL que permitan validar las acciones de control y seguimiento a los planes de mitigación de ruido, lo anterior, en línea a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC 13. Régimen Sancionatorio.

8. Presentar la justificación respecto a la reubicación de la estación de monitoreo de ruido inteligente - EMRI_01 definida mediante el "protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea descritos para el Aeropuerto Internacional El Dorado – SKBO de la ciudad de Bogotá D.C.", lo anterior, teniendo en cuenta que la misma fue

trasladada impidiendo el objetivo de evaluación a las aeronaves que infringen los niveles de ruido establecidos en el mismo.

9. Presentar en los formatos de mantenimiento preventivo y correctivo de cada una de las estaciones EMRI remitidos en el periodo ICA 16, detalle que permita evidenciar la falta total y/o parcial incluyendo fecha y hora que indiquen los tiempos sin registros de niveles de presión sonora de las operaciones aéreas.

10. Presentar para el periodo ICA 16, la evaluación del indicador de ruido aeronáutico producto de las operaciones aéreas persistentes a las estaciones de monitoreo de acuerdo con la metodología de la norma ISO: 1996-2 para jornada diurna estipulada en la Resolución 0627 del 2006, ya que en los anexos presentados solo evaluaron la jornada nocturna, los mismos, deben contener la formulación empleada, con el fin de que esta Autoridad Nacional realice la trazabilidad de los datos reportados.

11. Presentar las acciones y/o medidas tomadas frente a las operaciones aéreas identificadas en el periodo ICA 16 que ascendieron por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el manual de abatimiento de ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado.

12. Presentar un documento informe que soporte técnicamente si el manual de abatimiento de ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado, se modifica o mantiene con la actualización de procedimiento aéreos y PBN actualizados e implementados, toda vez, protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea descritos para el Aeropuerto Internacional El Dorado – SKBO de la ciudad de Bogotá D.C.", fueron diseñados para los procedimientos RNAV1 determinados en el SID RNAV (RNAV DEPARTURES RWY 13L/13R/31L/31R), indicados en dicho protocolo.

13. Presentar el ajuste de los modelos de propagación de ruido mediante los resultados obtenidos por el indicador de evaluación de ruido aeronáutico, correspondiente al año 2022 y al año con la temporalidad 1 de julio de 2022 al 30 de junio de 2023, que contengan los escenarios descritos en el indicador No. 3 del Plan de Seguimiento y Monitoreo de la ficha PSM-01 (con restricciones ambientales y sin restricciones ambientales).

14. Presentar una simulación predictiva cada vez que se determine un cambio o actualización de procedimiento aéreos, con el fin de tener las tener herramientas y evaluar los posibles impactos ambientales y a la población expuesta, antes de la implementación de cualquier tipo de modificación, actualización o cambio de procedimientos aéreos, teniendo claro que la ANLA no es competente en los cambios operacionales, pero si sobre los

niveles de presión sonora que puede trascender el área de influencia proyecto. Recalcando que la entrega de estas simulaciones predictivas, deben ser antes de la implementación de dichos cambios o actualizaciones, y deben contar con la socialización previa con la comunidad.

15. Informar sobre las medidas y/o disposiciones adoptadas para las diferencias registradas de niveles de ruido ambiental versus ruido aeronáutico inferiores a 3dB para los periodos diurno y nocturno en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC 13. Régimen Sancionatorio y el análisis respectivo, de si dichas diferencias deben ser incluidas en la restricción operativa o asignación de nuevas franjas horarias con sistema de cuota de ruido - QC.

16. Remitir diariamente a esta Autoridad Nacional vía correo electrónico a licencias@anla.gov.co con copia a centromonitoreo@anla.gov.co, de los archivos de descarga del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aerocivil, relacionados con los niveles de ruido y trayectorias aéreas, en formato .csv, de conformidad con lo establecido en el numeral 1.3 del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

17. Dar cumplimiento a los términos establecidos de máximo 5 días para informar a esta Autoridad Nacional las operaciones aéreas diferentes a las autorizadas, efectuadas en los horarios de restricción de las medidas de manejo ambiental aprobadas para Fase II, en cumplimiento del parágrafo segundo del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

18. Presentar la modelación actualizada para la curva de ruido para el indicador LDN 65 dBA para el año 2022, de tal forma que se evidencien las eficiencias generadas por la aplicación de la cuota de ruido de carácter ambiental, la implementación del Decreto 2564 de 1999, así como por la aplicación de otras iniciativas tales como la reconversión de flota y la implementación de procedimientos PBN – Reconfiguración del espacio aéreo y fomento de la utilización de descenso y ascenso continuo, dentro del enfoque equilibrado de ruido, en cumplimiento del numeral 1 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

ARTÍCULO TERCERO. - Requerir a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil -AEROCIVIL-, con NIT 899.999.059-3, para que respecto a los procedimientos PBN y trayectorias aéreas implementadas a partir del 18 de mayo de 2023, presente la siguiente información en los siguientes términos:

1. Presentar en un plazo no superior a un (1) mes contado a partir de la ejecutoria de este acto administrativo, lo siguiente:

1.1. Identificación de las unidades territoriales menores (localidades/barrios/sectores) de la ciudad de Bogotá que se encuentran fuera del área de influencia establecida para el proyecto que pueden ser objeto de impactos asociados a ruido aeronáutico motivado por los cambios en procedimientos PBN y trayectorias aéreas implementadas por la AEROCIVIL tanto hacia el norte como hacia el sur de la ciudad de Bogotá a partir del 18 de mayo de 2023. En cumplimiento del numeral 4 del artículo octavo de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015.

1.2. Cronograma de realización de actividades de sensibilización, información y divulgación dirigidas a comunidades, autoridades locales, organizaciones sociales, entre otros de las unidades territoriales menores identificadas, acerca de los cambios realizados e implementados en los procedimientos aéreos y trayectorias a partir del 18 de mayo de 2023.

2. Desarrollar en un plazo no mayor a tres (3) meses, contados a partir de la ejecutoria de este acto administrativo, lo siguiente:

2.1. Las actividades de sensibilización, información y divulgación, estrategias informativas virtuales, presenciales, documentales, entre otras, acerca de la actualización de los procedimientos aéreos y trayectorias a partir del 18 de mayo de 2023, tanto a la comunidad del área de influencia del proyecto, como a aquellas comunidades localizadas fuera de esta que pueden ser objeto de impactos asociados a ruido aeronáutico motivado por los cambios en procedimientos PBN y trayectorias.

2.2. De las actividades antes mencionadas la AEROCIVIL debe presentar en un plazo no mayor a un (1) mes posterior a su culminación, los respectivos soportes documentales de ejecución (actas de reunión, registros de asistencia, de entrega de información física, fotográficos, fílmicos, publicaciones, boletines, links de acceso y otros).

ARTÍCULO CUARTO. - Requerir a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil -AEROCIVIL-, con NIT 899.999.059-3, para que en lo relativo al Medio Abiótico (Componente Atmosférico), presente en un plazo no superior a tres (3) meses contados a partir de la ejecutoria de este acto administrativo, los soportes que evidencien el cumplimiento de las siguientes medidas de la ficha de manejo ambiental PMA-01 "Manejo y control de Ruido", correspondiente al periodo del ICA 16 (segundo semestre del año 2022):

1. Presentar las acciones que permitan garantizar el cumplimiento de las cuotas de ruido de carácter ambiental LAeq, hora 55 dBA ± 2 dBA en los horarios establecidos; evaluables en estaciones con categoría de uso de suelo residencial sobre las trayectorias aéreas para periodos semanales. Lo anterior en cumplimiento de la medida 3.

2. Presentar el listado de asistencia y firma a la capacitación al total de operadores aéreos, nuevo operador que ingrese a prestar sus servicios, personal al mando de aeronaves, personal ATC y personal en tierra, sobre las directrices y obligaciones de emplear el Sistema de restricción por Cuota de Ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado para el periodo del ICA16. Lo anterior en cumplimiento de la medida 4.

3. Presentar los soportes documentales que permitan evidenciar que todas las trayectorias de vuelo implementadas a partir del 18 de mayo de 2023 se aplican bajo cumplimiento a disposiciones de ruido del Reglamento Aeronáutico de Colombia, la actualización del manual de abatimiento de ruido - SKBO, mediante acto administrativo expedido por la Aeronáutica Civil. Lo anterior, en cumplimiento de la medida 6.

4. Remitir informes trimestrales relacionados con el avance de la implementación de los procedimientos PBN (Performance Based Navigation) / RNAV (Random Navigation) y sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido para el periodo comprendido entre 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, lo anterior en cumplimiento de la medida 9.

5. Presentar los soportes documentales que evidencien la Aplicación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado, generando registro de las sanciones impuestas en el marco de aplicación de dicho protocolo para el periodo del ICA16, lo anterior cumplimiento de la medida 10.

6. Remitir los informes trimestrales de los resultados de la implementación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea acogido mediante Resolución 1599 de 26 de agosto de 2020 de la Aeronáutica Civil para el periodo del ICA 16. Lo anterior en cumplimiento de la medida 11.

7. Presentar los soportes documentales que evidencian las acciones tomadas frente a los incumplimientos a los niveles de ruido: Se presentará un informe semestral que relacioné las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia para el periodo del ICA, 16, en cumplimiento de la medida 12.

8. Presentar un informe que relacione las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia relacionados con el componente ruido, para el periodo del ICA 16, en cumplimiento de la medida 13.

9. Presentar el informe semestral de los usuarios a los cuales se les dieron a conocer las obligaciones en cuanto a requerimientos acústicos de construcción y las áreas de restricción por ruido, en el marco de la solicitud de conceptos de altura de competencia de la UAEAC, para el periodo del ICA 16, en cumplimiento de la medida 15.

ARTÍCULO QUINTO. - Requerir a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil -AEROCIVIL-, con NIT 899.999.059-3, para que presente en un plazo no superior a tres (3) meses contados a partir de la ejecutoria de la presente resolución las metas e indicadores en función de las siguientes medidas ambientales de la ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y control de Ruido, en cumplimiento del subnumeral 1.4. artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

1. Realizar la capacitación al total de operadores aéreos, nuevo operador que ingrese a prestar sus servicios, personal al mando de aeronaves, personal ATC y personal en tierra, sobre las directrices y obligaciones de emplear el Sistema de restricción por Cuota de Ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado.

2. Efectuar la aplicación de las trayectorias de vuelo determinadas en el AIP-SKBO bajo el concepto de abatimiento de ruido; para ello, se aplicará bajo cumplimiento a disposiciones de ruido del Reglamento Aeronáutico de Colombia, la actualización del manual de abatimiento de ruido - SKBO, mediante acto administrativo expedido por la Aeronáutica Civil.

3. Realizar la remisión trianual ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales informes y/o soportes técnicos de implementación y cumplimiento del Manual de abatimiento de ruido, actualizado mediante la Resolución 1915 del 6 de octubre del 2020 de la Aerocivil.

4. Emplear tecnología de procedimientos PBN/RNAV, por parte de los explotadores aéreos que operan en el Aeropuerto Internacional El Dorado, en sus aeronaves, y presentar informes previamente del avance de integración de estos nuevos sistemas en su flota aérea.

5. Incorporar la aplicación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado, generando registro de las sanciones impuestas en el marco de aplicación de dicho protocolo.

6. Presentar informes trimestrales de los resultados de la implementación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea acogido mediante Resolución 1599 de 2020 de la

Aeronáutica Civil. La revisión bianual de que trata el Artículo Tercero de la precitada Resolución, en ningún caso podrá culminar en niveles máximos permisibles por operación superiores a los ya establecidos, y en todo caso los cambios y ajustes propuestos deberán contemplar los criterios de reducción de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI.

7. Llevar a cabo acciones que prevengan los incumplimientos a los niveles de ruido, para lo cual se deberá presentar un informe semestral que relacione las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

8. Ejecutar acciones dirigidas a enfrentar los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia relacionados con el componente ruido.

9. Llevar a cabo de manera anual la capacitación de pilotos por parte de los operadores aéreos en el uso de mejores técnicas de aproximación y despegue, demostrando documentalmente la suficiencia para poner en práctica las técnicas impartidas.

10. Remitir el informe semestral de los usuarios a los cuales se les dieron a conocer las obligaciones en cuanto a requerimientos acústicos de construcción y las áreas de restricción por ruido, en el marco de la solicitud de conceptos de altura de competencia de la UAEAC.

11. Presentar los análisis de los niveles de presión sonora registrados para el periodo ICA 16, considerando la incertidumbre de +/-2dBA, respecto a la línea base del año 2019, en cumplimiento de la ficha PSM 01 Manejo y control de ruido y del parágrafo del artículo primero de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022.

ARTÍCULO SEXTO. - Requerir a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil -AEROCIVIL-, con NIT 899.999.059-3, para que presente en un plazo no superior a tres (3) meses contados a partir de la ejecutoria de este acto administrativo, la siguiente información documental correspondiente al periodo del ICA 16 (1 de julio al 31 de diciembre de 2022) en atención a la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS-01 Gestión Socioeconómica:

1. Formato que consigne, como mínimo la verificación de la aplicación y cumplimiento de la ficha de manejo PMA- PGS-02 Información y Comunicación según el cronograma establecido.

2. Informe de cumplimiento de los indicadores de gestión para el medio socioeconómico.

ARTÍCULO SÉPTIMO. - Requerir a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil -AEROCIVIL-, con NIT 899.999.059-3, para que en lo relativo al Medio Socioeconómico**,** presente en un plazo no superior a tres (3) meses contados a partir de la ejecutoria de este acto administrativo, los soportes documentales que den cumplimiento a la a la ficha de manejo PMA-PGS02 Información y Comunicación, establecida mediante el artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021:

1. Ajustar en la página web de la AEROCIVIL el enlace "Gestión ambiental control fauna/Reunión Informativa" en el sentido de permitir la visualización de los soportes incluidos en ese espacio virtual, del ajuste se deben remitir los soportes documentales pertinentes (registros fotográficos, link de acceso, entre otros).

2. Presentar soportes de entrega (planillas de entrega, soportes de envío a través de medios electrónicos como correo, WhatsApp, entre otros) del boletín ambiental que contenga el desarrollo y/o ejecución de actividades correspondientes al primer semestre del año 2022.

3. Aportar soportes documentales (actas de reunión, registros de asistencia, fotográficos, fílmicos, entre otros) que evidencien el desarrollo trimestral de reuniones informativas de avance dirigidas a las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros que hagan parte de las unidades territoriales establecidas como área de influencia del proyecto, durante el segundo semestre del año 2022 en vigencia de la fase II de operación aérea autorizada mediante el artículo primero de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022.

4. Presentar soportes documentales (actas de reunión, registros de asistencia, fotográficos, fílmicos, entre otros) que permitan evidenciar la ejecución de reunión efectuada el día 11 de noviembre de 2022 en el barrio Atahualpa de la localidad de Fontibón.

5. Allegar Acta de reunión fechada el día 4 de noviembre de 2022, la cual registra actividad de socialización realizada por la AEROCIVIL y dirigida a la comunidad del barrio Puerta de Teja en la Localidad de Fontibón, la cual debe contener la descripción de la información suministrada para cada uno de los puntos de la agenda propuesta en el espacio informativo, así como las respuestas brindadas a cada una de las preguntas realizadas por los participantes.

6. Presentar soportes documentales de gestión y atención (copia de respuesta brindada al peticionario, registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros) de las siguientes PQRSD que fueron reportadas por la AEROCIVIL en el ICA 16 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022):

No	Peticionario	Fecha de Radicación
1	Claudia Yaneth Penagos Peña	1 de julio de 2022
2	Iván Felipe Insuasty	1 de julio de 2022
3	Juan Sebastián González	1 de julio de 2022
4	Javier Lombana	7 de julio de 2022
5	Gustavo López Martínez	7 de julio de 2022
6	María Camila Cárdenas	22 de julio de 2022
7	Ana Elsa Leguizamón	27 de julio de 2022
8	Luvanger Gonzalo Prieto	27 de julio de 2022
9	Dania Lizeth Correa Sopó	27 de julio de 2022
10	Milena Quiroga	4 de agosto de 2022
11	Alcaldía de Funza	22 de agosto de 2022
12		N/A
13	Angelica Figue	21 de septiembre de 2022
14	Ángelo González	27 de septiembre de 2022
15	María de Jesús Bermúdez	2 de diciembre de 2022
16	Martha Bohórquez	7 de diciembre de 2022
17	Kevin	7 de diciembre de 2022
18	Lucia Higuera	2 de agosto de 2022
19	Marina Sandoval Murillo	4 de agosto de 2022
20	Elkin González	4 de agosto de 2022
21	Sonia Valderrama Rodríguez	8 de agosto de 2022
22	Erika Uesseler	10 de agosto de 2022
23	Jurieth Mireya Camelo Barbosa	15 de septiembre de 2022
24	Alfredo Wilches Cárdenas	15 de septiembre de 2022
25	Nancy Valverde	19 de septiembre de 2022
26	Carolina Velandia	21 de septiembre de 2022
27	Jacobo Celnik	21 de septiembre de 2022
28	Enna Garzón Sánchez	10 de octubre de 2022
29	Ligia Rivera	11 de octubre de 2022
30	Johanna Salazar White	24 de octubre de 2022
31	Giovanny Álvarez Acosta	24 de octubre de 2022
32	Milton Daniel Salazar Barragán	31 de octubre de 2022
33	Ángelo González Pérez	1 de noviembre 2022
34	Helena Hernández	18 de noviembre de 2022
35	Jacobo Celnik	18 de noviembre de 2022
36	Luis Ballardo Bohórquez	18 de noviembre de 2022

7. Allegar soportes documentales de atención y gestión de las siguientes PQRSD que fueron recepcionadas por la ANLA durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023 y trasladadas a la AEROCIVIL así:

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

No	Radicado Recepción ANLA	Peticionario	Radicado de Traslado a la AEROCIVIL
1	2022190869-1-000 del 1 de septiembre de 2022	Alfredo Wilches	2022204505-2-000 del 15 de septiembre de 2022
2	2022197421-1-000 del 8 de septiembre de 2022	Carolina Sahid	2022208141-2-000 del 20 de septiembre de 2022
3	2022211565-1-000 del 23 de septiembre de 2022	Darío Pava	2022236328-2-000 del 24 de octubre de 2022
4	2022247875-1-000 del 3 de noviembre de 2022	Martha Judith Bohórquez	2022266785-2-000 del 28 de noviembre de 2022
5	2022268517-1-000 del 29 de noviembre de 2022	Claudia Enriqueta Almanza	2022284397-2-000 del 19 de diciembre de 2022
6	2022268631-1-000 del 29 de noviembre de 2022	Samuel Horacio Hernández	2022284398-2-000 del 19 de diciembre de 2022
7	2022269766-1-000 del 30 de noviembre de 2022	Claudia Enriqueta Almanza	2022284397-2-000 del 19 de diciembre de 2022
8	2022272968-1-000 del 2 de diciembre de 2022	Claudia Enriqueta Almanza	
9	2023007536-1-000 del 13 de enero de 2023	Enna Garzón	2023010696-2-000 del 17 de enero de 2023
10	2023008997-1-000 del 16 de enero de 2023	Claudia Enriqueta Almanza	2023029045-2-000 del 15 de febrero de 2023
11	2023015923-1-000 del 26 de enero de 2023	Joaquín Mendoza	2023029031-2-000 del 15 de febrero de 2023
12	2023016149-1-000 del 26 de enero de 2023	Claudia Enriqueta Almanza	2023029042-2-000 del 15 de febrero de 2023
13	2023033264-1-000 del 21 de febrero de 2023	Claudia Almanza	2023040176-2-000 del 1 de marzo de 2023
14	2023032781-1-000 del 21 de febrero de 2023	Sandra Ibeth Rivera Rubio	2023045139-2-000 del 7 de marzo de 2023
15	2023046764-1-000 del 8 de marzo de 2023	Claudia Almanza	2023063397-2-000 del 27 de marzo de 2023
16	2023054064-1-000 del 15 de marzo de 2023	Rodrigo Gelvez	20234000051201 del 10 de mayo de 2023
17	2023061962- 1-000 del 27 de marzo de 2023	Peticionario Anónimo	20234000113841 del 31 de mayo de 2023
18	2023066823-1-000 del 30 de marzo de 2023	Martha Elena Pilonieta	20234000102671 del 26 de mayo de 2023
19	2023073754-1-000 del 10 de abril de 2023	Ángelo González Pérez	20234000198081 del 30 de junio de 2023
20	20236200026322 del 24 de abril de 2023	María Viviana Borda	20234000102871 del 26 de mayo de 2023
21	20236200041482 del 26 de abril de 2023	Susan Riaño	20232300079831 del 18 de mayo de 2023
22	20236200047212 del 27 de abril de 2023	Nelly Martínez Erazo	20234000206931 del 5 de julio de 2023

No	Radicado Recepción ANLA	Peticionario	Radicado de Traslado a la AEROCIVIL
23	20236200058002 del 2 de mayo de 2023	Claudia Lucia Barreto Valero	20234000206941 del 5 de julio de 2023
24	20236200064032 del 2 de mayo de 2023	Luz Bertha Sierra Riveros	20234000206831 del 5 de julio de 2023
25	20236200070202 del 4 de mayo de 2023	Erika González	20234000206861 del 5 de julio de 2023
26	20236200088682 del 9 de mayo de 2023	Laura Viviana Cáceres González	20234000207371 del 5 de julio de 2023
27	20236200095392 del 10 de mayo de 2023	Claudia Cecilia Garzón Naranjo	20234000206811 del 5 de julio de 2023
28	20236200093262 del 10 de mayo de 2023	Peticionario Anónimo	20234000207011 del 5 de julio de 2023
29	20236200101672 del 12 de mayo de 2023 (15DPE58400-00-2023)	Santiago Narváez	20232300113281 del 31 de mayo de 2023
30	20236200107922 del 15 de mayo de 2023	María Viviana Borda	20234000206961 del 5 de julio de 2023
31	20236200119582 del 17 de mayo de 2023	Jacobo Celnik	20234000206981 del 5 de julio de 2023

ARTÍCULO OCTAVO. - Requerir a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil -AEROCIVIL-, para que en un plazo no mayor a tres (3) meses, contados a partir de la ejecutoria de este acto administrativo, presente los siguientes ajustes a la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y Comunicación, a la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS-01 Gestión Socioeconómica y a la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-01 Manejo y control de ruido:

1. Ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y Comunicación:

1.1. Ajustar la medida asociada a "Mantener actualizada la información de la página web" establecida mediante el artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, en el sentido de incluir una acción adicional que indique, que para el caso de requerir actualización a los procedimientos aéreos PBN y trayectorias deberá incluir la información técnica, ambiental y social detallada relacionada con dicha actualización en la página web de la AEROCIVIL mínimo con dos (2) meses de anterioridad a su implementación.

1.2. Ajustar la medida "Encuentros y socializaciones con comunidad, autoridades y organizaciones interesadas" establecida mediante el artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, en el sentido de incluir las siguientes acciones que se relacionan con acciones a realizar en el caso que se tenga la intención de modificar los procedimientos PBN y trayectorias de vuelo:

1.2.1. Presentar a la ANLA mínimo con dos (2) meses de anterioridad a la implementación de actualizaciones de procedimientos PBN y trayectorias aéreas, a partir de las modelaciones predictivas de dichas trayectorias, la identificación de las unidades territoriales (localidad, UPZ, barrio, municipio, vereda) tanto del área de influencia como fuera de ésta que se verán impactadas con los cambios a implementar.

1.2.2. Convocar con un mínimo de quince (15) días de anterioridad a la fecha de realización de las actividades de sensibilización, socialización y divulgación de cambios en procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas, a las comunidades, autoridades locales y/o municipales, organizaciones sociales de base, entre otras, de lo cual la AEROCIVIL deberá presentar a esta Autoridad en el ICA que corresponda los soportes que demuestren la fecha de realización de la convocatoria y modo (envío por correo certificado, correo electrónico, entrega física, entre otros).

1.2.3. Efectuar mínimo con un (1) mes de anterioridad a la implementación de actualizaciones de procedimientos PBN y trayectorias aéreas, acciones de sensibilización, socialización y divulgación (presenciales y/o virtuales) dirigidas a las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros de las unidades territoriales identificadas tanto del área de influencia del proyecto como fuera de ésta, acerca de la actualización de procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas; en estos espacios se deberá suministrar como mínimo información asociada a:

a. Los criterios ambientales, sociales y técnicos que justifican la actualización de los procedimientos aéreos y trayectorias.
b. Los impactos ambientales y sociales a generar.
c. Las posibles medidas ambientales de prevención, mitigación, control y compensación a implementarse en atención a los impactos identificados conforme a lo definido en el Plan de Manejo Ambiental – PMA y Plan de Seguimiento y Monitoreo – PSM del proyecto.
d. La conformación y funcionamiento del sistema de monitoreo (cantidad y localización de las estaciones de medición de ruido y calidad de aire) con el cual se hace seguimiento a los cambios propuestos.

De lo anterior, la AEROCIVIL deberá presentar a esta Autoridad en el ICA correspondiente los soportes documentales (actas que registren el orden del día, desarrollo de cada uno de los puntos del orden del día, inquietudes manifestadas por los asistentes y las respectivas respuestas brindadas, registros de asistencia, fotográficos y fílmicos éste último en caso de generarse) de las actividades ejecutadas.

1.3. Incluir el desarrollo de reuniones trimestrales a partir de la fecha implementación de actualizaciones de procedimientos PBN y trayectorias aéreas por espacio mínimo de un (1) año, dirigidas a las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros de las unidades territoriales identificadas tanto del área de influencia del proyecto como fuera de ésta, espacios en los cuales se deberán abordar temáticas asociadas al avance de la implementación de los nuevos procedimientos PBN y trayectorias aéreas, así como de las medidas empleadas para la mitigación o manejo de impactos identificados, atención y seguimiento a las PQRSD recepcionadas producto de la implementación de tales procedimientos y trayectorias.

En cada una de las reuniones trimestrales, la AEROCIVIL deberá aplicar un instrumento de evaluación tipo encuesta a las personas asistentes y participantes con el objetivo de identificar el nivel de satisfacción frente a la implementación de la actualización de procedimientos PBN y trayectorias, información que deberá ser sistematizada y analizada de manera cuantitativa y cualitativa producto de lo cual se deberán presentar las acciones de mejora pertinentes.

1.4. Incluir como acción la presentación a la ANLA con mínimo un (1) mes de anterioridad a la ejecución de las siguientes actividades, un cronograma que incluya el desarrollo de estas teniendo en cuenta la temporalidad establecida para cada una:

1.4.1. Identificación de las unidades territoriales (localidad, UPZ, barrio, municipio, vereda) tanto del área de influencia como fuera de ésta que se verán impactadas con los cambios a implementar.

1.4.2. Convocatoria dirigida a las comunidades, autoridades locales y/o municipales, organizaciones sociales de base, entre otras, a las actividades de sensibilización, socialización y divulgación de cambios o actualizaciones en procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas.

1.4.3. Acciones de sensibilización, socialización y divulgación (presenciales y/o virtuales) dirigidas a las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros de las unidades territoriales identificadas tanto del área de influencia del proyecto como fuera de ésta, acerca de la actualización de procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas.

1.4.4. Fecha específica de implementación de cambios o actualizaciones de procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas.

1.4.5. Reuniones trimestrales a partir de la fecha implementación de actualizaciones de procedimientos PBN y trayectorias aéreas por espacio mínimo de un (1) año, dirigidas a las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros de las unidades territoriales identificadas tanto del área de influencia del proyecto como fuera de ésta.

1.5. Incluir los indicadores de cumplimiento correspondientes de acuerdo con los ajustes requeridos para la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y Comunicación.

2. Ficha de Seguimiento y Monitoreo PSM-PGS-01 Gestión Socioeconómica

2.1. Ajustar la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS-01 Gestión Socioeconómica, en el sentido de incluir las acciones e indicadores de seguimiento y monitoreo necesarios asociados al cambio de procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas, para garantizar que la ficha de seguimiento y monitoreo guarde concordancia con los ajustes requeridos a la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y Comunicación.

3. Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-01 Manejo y control de ruido:

3.1. Ajustar la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-01 Manejo y control de ruido, en el sentido de incluir las siguientes acciones para las cuales se deben presentarlos respectivos indicadores de seguimiento y monitoreo:

3.1.1. La AEROCIVIL cuando detecte que una estación del sistema de monitoreo (fija o móvil) no está registrando información, debe reportar en una temporalidad máxima de 48 horas a la ANLA, las posibles razones de la falta de registro de niveles de presión sonora total o parcial, especificando la estación, localización, fecha y hora de inicio del suceso y su fecha de finalización real o probable.

3.1.2. En los casos que se vayan a realizar cambios de localización de las estaciones de monitoreo del sistema deberá:

a) informar con una temporalidad mínima de 7 días de anticipación todo cambio de localización de estación de monitoreo ya sea fija o móvil
b) Informar la nueva localización y periodo de tiempo en el que va a estar operando y reportando datos esa estación en la nueva ubicación

c) Informar si se mantiene o modifica la codificación de nomenclatura de la estación
d) Informar si se realizará cambio de hardware de la estación y sus características.

ARTÍCULO NOVENO. - Requerir a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil -AEROCIVIL-, con NIT 899.999.059-3, para que en los Informes de Cumplimiento Ambiental -ICA 17, 18, 19 y 20 allegue la siguiente información en lo relativo a la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-01 Manejo y control de Ruido:

1. Monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65 LDN a través de simulaciones acústicas anuales, donde los últimos seis meses del año a monitorear, correspondan al periodo ICA a presentar; lo anterior, con el fin de que esta Autoridad Nacional realice control y seguimiento de los impactos ambientales por ruido, su magnitud y área de trascendencia, con menor temporalidad, así:

   i. ICA_17 (Análisis del primer semestre del año 2023) → Monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65DB LDN del periodo anual comprendido entre 1 de julio de 2022 al 30 de junio de 2023.

   ii. ICA_18 (Análisis del segundo semestre del año 2023) → Monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65DB LDN del periodo anual comprendido entre 1 de enero de 2023 al 31 de diciembre de 2023.

   iii. ICA_19 (Análisis del primer semestre del año 2024) → Monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65DB LDN del periodo anual comprendido entre 1 de julio de 2023 al 30 de junio de 2024.

   iv. ICA_20 (Análisis del segundo semestre del año 2024) → Monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65DB LDN del periodo anual comprendido entre 1 de enero de 2024 al 31 de diciembre de 2024.

ARTÍCULO DÉCIMO. - Dar por cumplidas las siguientes obligaciones, a las cuales no se les continuará realizando seguimiento ambiental por parte de esta Autoridad Nacional, lo anterior de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo.

1. **Auto 2241 del 12 de diciembre de 2005:**

   a. Numeral 13 del artículo tercero.

2. **Auto 2046 del 25 de mayo de 2015:**

a. Numeral 30 del artículo primero.

3. Auto 1678 del 19 de abril de 2018:

a. Numeral 33 del artículo primero.
b. Numeral 35 del artículo primero.
c. Numeral 62 del artículo segundo.
d. Numeral 65 del artículo segundo.
e. Numeral 69 del artículo segundo.
f. Numeral 72 del artículo segundo.

4. Auto 6789 del 28 de agosto de 2019:

a. Numeral 32 del artículo primero.
b. Numeral 36 del artículo primero.
c. Numeral 14 del artículo segundo.

5. Auto 620 del 15 de febrero de 2021:

a. Numeral 5 del artículo cuarto.
b. Literal b del numeral 10 del artículo cuarto.

6. Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021:

a. Subnumeral 1.1.1 del subnumeral 1.1 del numeral 1 del artículo segundo.
b. Subnumeral 1.1, del numeral 1 del artículo séptimo.
c. Subnumeral 1.2.1 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo.
d. Subnumeral 1.2.2 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo.
e. Subnumeral 1.2.3 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo.
f. Subnumeral 1.2.4 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo.
g. Subnumeral 1.2.5 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo.
h. Subnumeral 1.2.6 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo.
i. Subnumeral 1.2.7 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo.
j. Subnumeral 1.2.8 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo.
k. Subnumeral 1.2.9 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo.
l. Subnumeral 1.2.10 del subnumeral 1.2 del numeral 1 del artículo séptimo.
m. Subnumeral 1.3 del numeral 1 del artículo séptimo.
n. Subnumeral 15.2 del numeral 15 del artículo séptimo.
o. Subnumeral 15.3 del numeral 15 del artículo séptimo.
p. Subnumeral 15.4 del numeral 15 del artículo séptimo.
q. Subnumeral 15.7 del numeral 15 del artículo séptimo.
r. Subnumeral 15.8 del numeral 15 del artículo séptimo.
s. Subnumeral 15.11 del numeral 15 del artículo séptimo.

t. Subnumeral 15.13 del numeral 15 del artículo séptimo.
u. Subnumerales 15.21.2 y 15.21.4 del subnumeral 15.21 del numeral 15 del artículo séptimo.
v. Subnumerales 15.22.1, 15.22.2 y 15.22.6 del subnumeral 15.22 del numeral 15 del artículo séptimo.

7. **Acta 473 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 5 de octubre de 2021:**

a. Requerimiento 68.

8. **Resolución 801 del 22 de abril de 2022:**

a. Numeral 5 del artículo segundo.
b. Artículo Tercero.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO. - Cerrar las siguientes obligaciones y/o requerimientos sobre los cuales no se realizarán posteriores seguimientos ambientales, sin que esto indique que no existió el incumplimiento por parte del instrumento de manejo y control ambiental durante el tiempo en que estuvo vigente la obligación y sin perjuicio de las acciones administrativas que se puedan adelantar en el marco de lo establecido en la Ley 1333 del 21 de julio de 2009.

1. **Resolución 825 de 28 de septiembre de 2012:**

a. Numeral 1 del Artículo Primero.

2. **Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015:**

a. Artículo Tercero.
b. Artículo Quinto.
c. Numeral 2 del Artículo Noveno.
d. Numeral 3 del parágrafo del Artículo Noveno.

3. **Auto 1678 del 19 de abril de 2018:**

a. Numeral 40 del artículo primero.

4. **Auto 6789 del 28 de agosto de 2019:**

a. Numeral 40 del artículo primero.

5. **Auto 620 del 15 de febrero de 2021:**

a. Numeral 7 del Artículo Primero.

b. Numeral 12 del Artículo Primero.
c. Numeral 13 del Artículo Primero.
d. Numeral 14 del artículo Primero.
e. Numeral 100 del Artículo Primero.

6. **Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021:**

   a. Subnumeral 15.19 del numeral 15 del Artículo Séptimo

7. **Acta 473 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 5 de octubre de 2021:**

   a. Requerimiento 62
   b. Requerimiento 64
   c. Requerimiento 66
   d. Requerimiento 67
   e. Requerimiento 74
   f. Requerimiento 75
   g. Requerimiento 81

8. **Acta 562 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental de 31 de agosto de 2022:**

   a. Requerimiento 31
   b. Requerimiento 45

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. - El incumplimiento de las obligaciones y/o requerimientos establecidos en el presente acto administrativo y en la normativa ambiental vigente, dará lugar a la imposición y ejecución de las medidas preventivas y sanciones que sean aplicables según el caso, de conformidad con lo establecido en la Ley 1333 del 21 de julio de 2009.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO. - Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, notificar el contenido del presente acto administrativo al representante legal o apoderado debidamente constituido de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL-, con NIT 899.999.059-3, o a quien haga sus veces, de conformidad con lo previsto en los artículos 56 (modificado por el artículo 10 de la Ley 2080 de 2021), 67 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO. - Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, comunicar el presente acto administrativo a la Procuraduría Delegada

"Por el cual se efectúa un seguimiento y control ambiental y se adoptan otras determinaciones"

para Asuntos Ambientales y Agrarios, a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR y a la Secretaría Distrital de Ambiente -SDA, para su conocimiento y fines pertinentes.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO. - Contra el presente acto administrativo no procede recurso alguno, de conformidad con lo dispuesto 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 22 NOV. 2023

GERMAN BARRETO ARCINIEGAS
SUBDIRECTOR DE SEGUIMIENTO DE LICENCIAS AMBIENTALES

CLAUDIA MATILDE CARDONA ARANGO
CONTRATISTA

CARMINA DEL SOCORRO IMBACHI CERON
CONTRATISTA

SANDRA PATRICIA BEJARANO RINCON
CONTRATISTA

ARIS FABIAN CASTRO RODRIGUEZ
CONTRATISTA

Expediente No. LAM0209
Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023
Fecha: noviembre de 2023

Proceso No.: 20234000096805

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