



MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE

RESOLUCION NUMERO **0534**
(16 JUN 1998)

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

EL MINISTRO DEL MEDIO AMBIENTE

En uso de sus facultades legales, conferidas por la Ley 99 de Diciembre 22 de 1.993, y el Decreto 1753 de 1.994

CONSIDERANDO:

ANTECEDENTES

Que mediante Resolución No. 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 el **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** otorgó licencia ambiental ordinaria a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** para la ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del aeropuerto internacional El Dorado, localizado en la ciudad de Santafé de Bogotá D.C.

Que mediante Resolución 1389 del 22 de noviembre de 1995, este Ministerio resolvió los recursos de reposición interpuestos por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** y el Señor **JOSÉ CIPRIANO LEÓN** en su condición de tercero interviniente, modificando la Resolución 1330 de 1995, en el sentido de ampliar el plazo para el cumplimiento de algunas de las obligaciones establecidas en esta providencia.

Que posteriormente mediante las Resoluciones 392 del 15 de abril y 768 de julio 19 de 1996 y 598 del 2 de julio de 1.997 se ampliaron los plazos para el cumplimiento de algunas obligaciones de la licencia ambiental, así como también se autorizaron nuevas obras.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Que mediante oficio SP-98-300 de fecha 30 de Marzo de 1.998 la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** solicitó autorización para la repavimentación de la pista existente.

Que mediante oficio SP-98-395 del 24 de abril de 1998, recibido en este Despacho el día 27 de Abril de los corrientes, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** hizo entrega a este Ministerio del documento denominado **Nuevo Estudio de Impacto de Ruido** realizado por el consorcio **IGA - EPAM LTDA**, donde se presentarán consideración de este Ministerio unos nuevos procedimientos de operación del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad.

Que mediante oficio con SP-98-429 de fecha 13 de mayo de 1998, recibido en este Despacho el día 15 de mayo del corriente año, el Doctor **ABEL ENRIQUE JIMÉNEZ NEIRA**, actuando en su calidad Director General de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, solicitó la modificación de la licencia ambiental, en los siguientes aspectos:

1.- Modificación del numeral 3.1 del artículo 3o de la Resolución No. 1330 del 07 de noviembre de 1995, en el siguiente sentido:

a. Extender la fecha en que empieza a regir la prohibición de operar aeronaves de primera y segunda generación establecida a partir del 1o de enero del año 2000 hasta el 1o de enero del año 2003.

b. Corregir la expresión "aeronaves de primera y segunda generación", por "aeronaves que no cumplan los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 del Convenio de la Aviación Civil Internacional".

2.- Modificación del numeral 3.2. del artículo 3o de la Resolución No. 1330 del 07 de noviembre de 1995, en los siguientes aspectos:

a. Corregir la expresión "aeronaves de primera y segunda generación", por "aeronaves que no cumplan los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 del convenio de la Aviación Civil Internacional".

b. A través de un concepto de interpretación se establezca que dicha restricción solamente opera para la segunda pista y que estas aeronaves pueden seguir utilizando la pista actual.

c. Se amplíe el plazo de operación de este tipo de aeronaves, hasta el primero de enero del año 2003.

3. Modificar el numeral 3.11 del artículo 3 de la Resolución No. 1330 del 7 de noviembre de 1995, de modo que se amplíe el plazo para la entrega del censo predial, hasta el día 30 de septiembre de 1998.

4.- Modificar el numeral 3.12 del artículo 3o de la Resolución No. 1330 del 07 de noviembre de 1995, de tal forma que se acepte un nuevo cronograma de ejecución de las medidas de mitigación, el cual se realizaría de conformidad con el Nuevo

“Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995”

Estudio de Impacto de Ruido, remitido a este Ministerio mediante el oficio SP-98-395 de fecha 24 de abril de 1998.

Que finalmente, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** aclara que al entrar en operación la segunda pista no se doblan las operaciones en el Aeropuerto El Dorado, sino que las que actualmente se adelantan se distribuyen en las dos pistas con mejores condiciones ambientales por las barreras antiruido, los equipos de vuelo de última tecnología y los procedimientos aeronáuticos de aproximación y despegue que se diseñaron teniendo en cuenta que el impacto en la poblaciones de Fontibón fuera menor.

Que mediante oficio de fecha 14 de mayo de 1998, recibido en este Ministerio el día 21 de mayo de los corrientes, los señores **OSCAR GONZÁLEZ VILLAMIL, EFRAÍN VILLAMIL y JORGE ZAMUDIO**, actuando en su calidad de veedores ambientales de la localidad de Fontibón, manifestaron a este Ministerio que existe por parte de la Aeronáutica Civil incumplimiento de los numerales 3.5, 3.7, 3.8, 3.11, 3.12 y 3.13 del artículo 3 y del artículo décimo sexto de la Resolución 1330 de 1995.

Que así mismo, mediante oficio No. 98-05-278 de mayo 15 de 1.998 el señor **MILLER JOSÉ ROCHA FLÓREZ**, actuando en su calidad de Presidente de la JAL de Fontibón, solicitó al Ministerio del Medio Ambiente que se diera cumplimiento a las obligaciones estipuladas en la licencia ambiental y que en consecuencia, no se aceptara la solicitud de modificación que propone la Aeronáutica Civil.

Que mediante oficios de fechas 18 y 20 de mayo de 1998, el Doctor **FERNANDO LÓPEZ GUTIÉRREZ**, solicitó la realización de una Audiencia Pública Ambiental con fundamento en la petición de modificación de la licencia ambiental presentada por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, para lo cual acompañó a su escrito las firmas de más de cien (100) personas, que coadyuvaban su solicitud.

Que mediante el Auto 322 del 19 de mayo de 1998, se avocó el conocimiento de la solicitud de modificación presentada por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, al igual que solicitó complementar la información suministrada mediante el oficio SP-98-395 del 24 de abril de 1998, contentivo del **Nuevo Estudio de Impacto de Ruido**, con el objeto de entrar a efectuar la evaluación correspondiente.

Que mediante el Auto 323 del 19 de mayo de 1998, se ordenó la realización de la Audiencia Pública Ambiental solicitada por el Doctor **FERNANDO LÓPEZ GUTIÉRREZ**, conjuntamente con cien (100) personas más, en relación con la solicitud de modificación de licencia ambiental presentada por la Aeronáutica Civil.

Que por edicto fijado el día 19 de mayo de 1.998 y publicado en el periódico El Tiempo el domingo 25 de mayo del mismo año, se convocó la audiencia pública solicitada, para el día 4 de Junio de 1.998.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Que mediante oficio de fecha 20 de Mayo de 1.998 este Ministerio dio respuesta a la solicitud de repavimentación de la primera pista indicando que no existe inconveniente en que se inicien tales obras, siempre y cuando se ejecute en las mismas condiciones como se ha realizado en otras ocasiones, prohibiendo en todo caso el traslado del tráfico aéreo hacia la segunda pista.

Que el 22 de mayo de 1998, la Doctora **MARTHA SUSANA MANTILLA MONCALEANO**, actuando en calidad de representante de la Asociación de Transportadores Aéreos Colombianos - ATAC, según poder debidamente otorgado por el representante legal de dicha entidad, solicitó a este Ministerio lo siguiente:

1. Que se tenga a la **ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES AÉREOS COLOMBIANOS - ATAC** como persona jurídica privada interesada en los resultados de la solicitud elevada por el Director General de la Aeronáutica Civil.
2. Que se le notifiquen todas las instancias, incidentes y providencias que se profieran en el procedimiento administrativo mencionado".
3. Que se **deniegue** la solicitud de modificación de la licencia ambiental en lo tocante con el plazo para implementar la prohibición de operar aeronaves de primera y segunda generación.
4. Que se **modifique** el numeral 3.2 primer inciso de la Resolución 1330 de 1.995 en el sentido de prohibir la operación de aeronaves de primera y segunda generación en horario nocturno, y desde la segunda pista, desde el 1º. de enero del año 2000 como es la regla general, y no desde el momento en que esa pista entre en operación.

Que mediante oficio de fecha 27 de Mayo de 1.998 la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** transcribe la programación de los procedimientos de operación de la primera pista durante los trabajos de repavimentación, manifestando que a partir del 16 de Junio del presente año se hará un cierre parcial de la primera pista entre las 06:00 H.L. y las 21:00 H.L. desplazando el umbral y argumentando que en caso de operar la segunda pista lo hará siguiendo las normas de la licencia ambiental.

Que con oficio de fecha 29 de mayo de 1998, el Doctor **NELSON CAICEDO RODRÍGUEZ**, actuando en su calidad de Defensor del Pueblo (E), solicitó al Ministerio del Medio Ambiente que aplazara la Audiencia Pública Ambiental convocada para el proyecto que nos ocupa, teniendo en cuenta que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, no había aportado la totalidad de la documentación que servía de soporte a la solicitud de modificación de la licencia ambiental, e igualmente que se le reconociera como tercero interesado en la actuación administrativa que se surte por este efecto.

Que mediante el Auto 335 del 1o de junio de 1998 se reconoció como terceros intervinientes dentro de la presente actuación a la Doctora **MARTHA SUSANA**

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

MANTILLA MONCALEANO y al Doctor **NELSON CAICEDO RODRÍGUEZ** en su calidad de Defensor del Pueblo (E).

Que mediante oficio de fecha de Junio 2 de 1.998 se dio respuesta al planteamiento expuesto por el Defensor del Pueblo (E), manifestándole que no era posible aplazar la Audiencia Pública ambiental, por cuanto se habían cumplido todos los presupuestos legales para ese efecto.

Que mediante oficio de fecha 3 de Junio de 1.998 el Subdirector de Calidad Ambiental del **DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DEL MEDIO AMBIENTE DAMA** envió los siguientes comentarios:

a. La discusión sobre el plazo para la reconversión de las aeronaves se debe aplazar, dado que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** no conoce la cifra exacta de aeronaves que no cumplen con este requisito, así como las aerolíneas propietarias de las mismas.

b. La Aeronáutica Civil ha presentado el INM (Integrate Noise Model) que es un programa de predicción de ruido utilizado para evaluar cambios en el impacto del ruido relacionados con cambios en operaciones aeroportuarias. Este es un modelo de valores medios diseñado para estimar efectos medios a largo plazo con base en condiciones medias anuales de operación.

Por la anterior razón pueden existir diferencias entre los valores pronosticados mediante el modelo y los medidos en campo con los criterios del DAMA.

c. La ubicación de los equipos de medición no corresponde a las especificaciones técnicas exigidas para este trabajo por cuanto se sacrifica precisión por seguridad de los equipos.

d. Los niveles promedio horarios no ilustran el verdadero impacto de ruido que genera el paso de cada aeronave por el punto de medición.

e. Hasta la fecha no se ha presentado el Manual de Operaciones definitivo para el aeropuerto, lo que significa que las modalidades de operación seleccionadas y la distribución horaria estipulada en el 3.2.2. de modelación de ruido, pueden sufrir alteraciones.

f. El modelo no contempla los niveles de presión sonora generados exclusivamente por la operación de la segunda pista.

g. No es claro el planteamiento de insonorizar únicamente las áreas de descanso de las viviendas por cuanto las modalidades de operación indican que el ruido nocturno será mínimo.

h. Consideran que algunos de los sistemas de insonorización empleados hasta la fecha en las viviendas presentan deficiencias técnicas y por lo tanto en la eficacia de mitigación.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

i. Aunque los sistemas de insonorización utilizados por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** son los más conocidos por la acústica en el país, el DAMA conoce mecanismos electrónicos que no requieren mayor infraestructura en las residencias y por lo tanto no varían las condiciones climáticas de las mismas.

j. La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** no ha presentado hasta la fecha los programas de reparación en la primera pista ilustrando los efectos que se generarán por utilización de la segunda pista como única opción y los planes de contingencia para dicho evento.

k. Solicita que en caso de ser modificada la licencia ambiental se le exija a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** implementar sistemas de monitoreo de ruido con datos reales como el sistema SABRE o el sistema BRUEL & KJAER, los cuales ofrecen datos sobre las operaciones, niveles de ruido generados, por las aeronaves.

l. Igualmente solicitan que los datos se suministren por una o dos estaciones de monitoreo que se comuniquen con una central de información en el DAMA.

m. Manifiestan que se debe exigir a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** estadísticas reales del comportamiento de la flota aérea ya que aún cuando han informado que no habrá aumento en la flota de aviones existente, en el documento que presentaron a esa Institución sobre el INM se establece que para el año 2010 se aumentarán los predios afectados debido al aumento en la flota de aviones.

n. Solicitan se le exija a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** que presente definitivamente el censo predial con el número de viviendas a insonorizar, incluyendo los cambios arrojados por los últimos monitoreos de ruido.

Que mediante oficios de fechas 3, 8, 10 y 11 de Junio de 1.998 la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** envió la información solicitada mediante el Auto 322 del 19 de Mayo de 1.998.

Que con fecha 4 de Junio de 1.998 se realizó la Audiencia Pública Ambiental en relación con las modificaciones propuestas por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**.

AUDIENCIA PÚBLICA.

Que los principales aspectos planteados en la audiencia pública con relación a la modificación de la licencia ambiental son los siguientes:

1.- Sobre el nuevo estudio de impacto de ruido:

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

- Se solicita al Ministerio un pronunciamiento respecto de si el nuevo estudio de impacto de ruido refleja las medidas de monitoreo de ruido hechas en 1.997 y durante los primeros meses de este año, puesto que de este estudio dependerá el número total de predios afectados y a los cuales deberá tomárseles las medidas de mitigación.

2.- En cuanto a la generación de los aviones:

- Se debe tener en cuenta no las aeronaves de primera y segunda generación, sino los niveles de ruido, porque hay aviones de última generación que producen más ruido que otros de primera.

3.- En cuanto a la modificación de la restricción del horario nocturno:

- Se solicita la prohibición total de operaciones en el horario nocturno y adoptar lo dispuesto en la Resolución 8321, es decir desde las 8 p.m. hasta las 7 a.m.
- Se manifiesta que hay que tener en cuenta que el sector floricultor que vive de las operaciones aéreas y que esta industria requiere de las operaciones nocturnas debido a lo perecedero del producto.

4.- En cuanto a las obras de mitigación del ruido:

- La comunidad del Barrio la Reliquia, localidad de Engativá ubicada en el Sector La Cabaña entre las Avenidas Boyacá y Rojas entre Calle 57 y 65 ve con preocupación el hecho de no haber sido incluida en el programa de medidas de mitigación contra el ruido, diseñado en desarrollo de la construcción y puesta en funcionamiento de la segunda pista del aeropuerto El Dorado. Los estudios de impacto en la población no han cubierto el sector, cuando es evidente el perjuicio causado por la contaminación auditiva.
- Igualmente se pide que la programación de las medidas de mitigación se haga en forma concertada con las comunidades afectadas.
- En relación con la modificación del numeral 3.12 respecto a medidas de mitigación, se solicita al Ministerio un pronunciamiento respecto de si las obras físicas implementadas en las viviendas modelo son las más adecuadas para mitigar el ruido.
- Solicitan que las medidas de mitigación del ruido se hagan sobre toda la vivienda y no solamente en los dormitorios y baños como se pretende realizar.
- Respecto a la ampliación del plazo solicitado para ejecutar las obras de mitigación del ruido, se solicita que no sea mayor al 31 de Diciembre de 1.999, para la totalidad de viviendas afectadas, incluyendo las nuevas que salgan de los estudios de monitoreo de ruido.
- Se solicita igualmente que las medidas de mitigación en edificaciones de servicio social y comunitario (públicas o privadas) se ejecuten en un plazo no

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

mayor a 90 días calendario, para la totalidad de estos predios o edificaciones y no por etapas.

- Se solicitan medidas de mitigación para los parques recreacionales y las zonas verdes de los barrios afectados por la operación del aeropuerto.

5.- En cuanto a la red de monitoreo del ruido:

- Se solicita al Ministerio dar claridad técnica en cuanto a la red de monitoreo de ruido indicando cuales fueron los parámetros científicos y técnicos a seguir en el modelo propuesto para el agente contaminante de ruido, ya que sus argumentos son tomados de normas internacionales, pero no han informado de donde salen y cuales son los objetivos, metodología a seguir en los estudios y clases de equipos a utilizar. Se pide igualmente estudiar la posibilidad de cambiar el modelo propuesto.
- Se considera inadmisibile que el Consorcio **IGA EPAM LTDA**, encargado del proyecto de Monitoreo de Ruido, solamente tenga disponible ocho (8) sonómetros para determinar las curvas de isoruido alrededor del aeropuerto.
- Se estima que la carencia de equipos de monitoreo distorsiona las curvas de isoruido, por ende los sectores afectados y las medidas de mitigación en las viviendas.
- Se solicita que en la modificación de la licencia ambiental se establezca que la implementación de la Red de Monitoreo en la parte de ruido y aire debe hacerse con el concurso de la comunidad afectada y no solamente con la aprobación de la interventoría, como se está haciendo actualmente.
- Se le pide al **DAMA** debe ejercer un control estricto a la red de monitoreo.

6.- En lo que respecta al manual de procedimiento para el abatimiento de ruido:

- Se solicita pronunciamiento sobre el Manual de Procedimiento de Abatimiento de ruido y con respecto a la báscula de pesaje de aviones, por su incidencia en la contaminación sonora que soportan las comunidades de Engativá por la operación del Aeropuerto.
- Se solicita exigir el cumplimiento del numeral 3.7 en lo que tiene ver con el manual de abatimiento de ruido.

7.- En cuanto al censo predial:

- Se manifiesta que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** ha incumplido lo referente al censo predial de todas la viviendas y edificaciones de servicio social y comunitario sometidas a niveles de ruido de 65 y 75 db.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

- En relación con el numeral 3.10 sobre el precenso, se pide dar cobertura total a la población, con los lineamientos trazados por el Ministerio del Medio Ambiente.
- Solicitan que de aprobarse la modificación del numeral 3.11, el plazo máximo para terminar el censo predial de la totalidad de los predios afectados tanto los incluidos en la primera modelación como los que resulten de los monitoreos de ruido en los sectores solicitados por las comunidades afectadas, no sea mayor a seis (6) meses contados a partir de la fecha de celebración de la audiencia pública.
- Se solicita no ampliar el plazo para entregar el censo predial actualizado.
- Preguntan ¿que posibilidad hay de hacer un censo mayor y ampliarlo a otras viviendas?

8.- Con respecto a las pruebas de motor:

- Se solicita exigir el cumplimiento del numeral 3.5. en lo que tiene que ver con las pruebas a motor cuya fecha de vencimiento está establecida para agosto 1 del año en curso.
- Se afirma que no se ha dado cumplimiento a la reubicación de la zona destinada para pruebas a motor.

9.- Con respecto a los talleres a realizar con la comunidad:

- En relación con el numeral 3.13 sobre talleres de mitigación se deben definir las políticas para la realización de los talleres en todos los barrios afectados.

10.- En lo que respecta a la póliza de cumplimiento:

- Se pide modificar lo concerniente a la **póliza de cumplimiento** de las medidas de mitigación establecidas en licencia ambiental, por una póliza de responsabilidad civil extracontractual que ampare riesgos de las operaciones aéreas, daños a viviendas, daños a la salud y que el valor mínimo de esta póliza no sea menor a \$5.000.000.000 que es la sexta parte del valor total de los costos de mitigación de los predios.
- De otra parte se solicita establecer una **póliza de seguros** para cubrir los riesgos de salud e indemnizaciones a los residentes y a terceros de los barrios por siniestros causados por el transporte aéreo, por un valor de \$15.000.000.000 millones anuales.

11.- En cuanto a los efectos en la salud de la comunidad:

- La comunidad de Engativá se opone a la modificación de los numerales 3.1, 3.2, y 3.3 de la Resolución 1330 de 1.995 por la incidencia que tiene en la salud el ruido producido por los aviones en los habitantes de los barrios afectados.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

- Se manifiesta preocupación por los efectos en la salud, en la comunicación y en el comportamiento de los habitantes de los barrios aledaños al aeropuerto que puede generar el ruido de cierta intensidad producido por los aviones que operan en el aeropuerto.
- Se pide que el Ministerio del Medio Ambiente aclare en el numeral 3.12, cuales son las medidas de mitigación contra el riesgo de salud que la Aeronáutica Civil debe tomar por la operación del aeropuerto.
- Se solicita incluir en la modificación de la licencia ambiental lo siguiente: "La Aeronáutica Civil debe realizar a través de la Secretaría de Salud o del Instituto INSOR los estudios de epidemiología y morbilidad a los habitantes de la totalidad de los barrios afectados por la operación del aeropuerto". Se solicitó que estos estudios se hagan con énfasis en la parte audiológica y determinen el porcentaje de pérdida auditiva de las personas residentes en los barrios afectados, así mismo se pide que estos estudios no sean mayores a dos (2) años y que de éstos se deben desprender las medidas de mitigación en la parte de salud, así como las compensaciones económicas a que haya lugar para las personas afectadas por las operaciones del Aeropuerto El Dorado.
- Se solicita que en la decisión que tome el Ministerio se incluya la conformación de una red de monitoreo para la salud y se obligue a la Aeronáutica Civil a instalar en los hospitales de Engativá y Fontibón equipos para llevar a cabo este monitoreo con toda la población afectada.

12.- Otros planteamientos:

- Se solicita también a la **Procuraduría General de la Nación** determinar si los contratistas de las obras de mitigación tienen la experiencia de que habla la Ley 80 de 1.993, si han hecho trabajos de igual naturaleza y si las dos interventorías son las más idóneas para ejecutar el control de las obras.
- Se solicita que en la resolución que expida el Ministerio se incluya que las actividades contaminantes producidas por los aviones que operan en el aeropuerto El Dorado, deben pagar la **tasa retributiva y compensatoria** por las consecuencias nocivas de estas actividades, destinada en su totalidad para medidas ambientales y de mitigación en la salud de los habitantes.
- Se solicita pronunciamiento del Ministerio del Medio Ambiente, de la **CAR** y de la **EMPRESA DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO** en el sentido de indicar si el diseño hidráulico y la sección del canal de desviación del río Bogotá no tienen ni tendrán, ninguna incidencia en el funcionamiento del río y posibles represamientos tanto aguas arriba como aguas abajo del tramo desviado que conlleve inundaciones en barrios y sectores de Suba, Engativá, Fontibón, Kennedy y Bosa.
- Se pide un pronunciamiento de **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** y de la **EMPRESA DE ACUEDUCTO Y**

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

ALCANTARILLADO sobre el problema del colector de aguas negras del barrio el Mirador que desagua al canal de aguas lluvias del costado norte de la pista colindante con Engativá. Lo anterior dado las graves consecuencias ambientales y sanitarias del taponamiento de este colector de aguas negras.

- Se solicita la creación de **un fondo para la reposición de los materiales mitigantes** ya que estos tienen una vida útil corta en condiciones normales y el ruido se presentará hasta trasladen el aeropuerto a otro lugar.
- Se solicita a Ministerio del Medio Ambiente **legislar sobre ruido ambiental**.
- Se solicita realizar un estudio técnico que analice las estructuras de las viviendas por la vibración causada por las aeronaves en su despegue y aterrizaje.
- Se pide que **se rebajen los impuestos** en las localidades y se modifique el estrato socioeconómico asignado.
- Se solicita tramitar un **proyecto de Acuerdo** en donde se tome en cuenta la **depreciación de los predios** de los barrios en los cobros de valorización, como son el caso de la Avenida Cundinamarca, e igualmente **se rebajen los servicios públicos**.
- Para el cambio de aeronaves se debe tener en cuenta el **verdadero alcance del Decreto** emitido por la Alcaldía de Bogotá.
- Se solicita asegurar **recursos presupuestales** para la mitigación del ruido en las viviendas.
- Se solicita dar vía libre a la operación de la segunda pista, para proteger el **derecho al trabajo** de las personas que dependen económicamente de la operación portuaria.

Que respecto a cada uno de los anteriores planteamientos este Ministerio se pronunciará dentro del presente acto administrativo.

PRUEBAS.

Que mediante el Auto 346 del 08 de junio de 1998, se decretó la práctica de una prueba solicitada por la Doctora **MARTHA SUSANA MANTILLA MONCALEANO**, quien actuó en su condición de representante de la **ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES COLOMBIANOS - ATAC**, relacionada con la necesidad de que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** remitiera a Ministerio los antecedentes y documentos conexos con la Resolución No. 0721 del 31 de enero de 1995 emanada de esa entidad.

Que mediante oficio de fecha 32-147 del 09 de junio de 1998 la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** remitió a este

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Ministerio los antecedentes relacionados con la Resolución No. 0721 del 31 de enero de 1995, dando cumplimiento de esta forma al Auto 346 antes citado.

CONCEPTO TÉCNICO.

Que posteriormente mediante el Concepto No. 264 del 11 de Junio de 1.998 la Subdirección de Licencias ambientales del Ministerio del Medio Ambiente, evaluó la solicitud de modificación de la licencia ambiental ordinaria otorgada a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, así como también el documento denominado **Nuevo estudio de Impacto de Ruido** presentado por la Aeronáutica Civil, las ponencias de carácter técnico de la Audiencia Publica ambiental y los escritos en relacionados con el proyecto.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO.

I. ANÁLISIS DEL NUEVO ESTUDIO DE IMPACTO DE RUIDO.

Que para efectos de la evaluación técnica del **Nuevo Estudio de Impacto de Ruido** presentado por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, inicialmente se citarán los argumentos que tuvo en cuenta esa Entidad, para justificar la bidireccionalidad de las operaciones de las pistas paralelas del Aeropuerto Internacional El Dorado.

a) Operación bidireccional

- Este procedimiento consiste en realizar un 35% de las operaciones usando la primera pista para aterrizajes de occidente a oriente y la segunda pista en ese mismo porcentaje para decolajes de oriente a occidente; un 20% usando la primera pista para despegues y la segunda pista para aterrizajes, en ambos casos de occidente a oriente; un 10% de las operaciones con aterrizajes por la primera pista y despegues por la segunda pista, en ambos casos de oriente a occidente.
- Para la operación bidireccional se contaría con la disponibilidad de un radar primario secundario de alta resolución con barridos de alta frecuencia que permitan garantizar que los aviones en aproximación serán vigilados para que no abandonen la zona normal de operación (NOZ) situación que permita activar la maniobra de seguridad cuando la aeronave ingresa a la zona inviolable (NTZ).
- El Estudio de Impacto Ambiental define que este modo de operación es el principal procedimiento recomendado para **disminuir el impacto ambiental en las operaciones aéreas sobre áreas urbanas densamente pobladas.**

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

- El mismo estudio afirma que el sistema de pistas paralelas y los procedimientos anteriormente previstos para su utilización, permitirán reducir del 92% a sólo un 20% los decolajes sobre las áreas más densamente pobladas.
- Con base en las anteriores operaciones se definieron las modelaciones de ruido presentadas en el Estudio de Impacto Ambiental, las cuales dieron como resultado las áreas afectadas, 1998 para el Sector Fontibón y 2010 para el Sector Engativá y las viviendas a las cuales se les debería realizar las medidas de mitigación.

Que a continuación, se esbozarán las características que se contemplan dentro del Nuevo Estudio de Impacto de Ruido presentado por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** y que es el soporte fundamental para la solicitud de modificación de la licencia ambiental.

b) Nueva operación propuesta

Contempla operaciones segregadas, mixtas y semi-mixtas.

- Este procedimiento consiste en realizar un 66% de operaciones usando las dos pistas en sentido occidente - oriente, operaciones de las cuales, un 37% de despegues se realizan por la primera pista y un 29% de aterrizajes por la segunda pista; un segundo procedimiento utilizando la primera pista para aterrizajes con dirección occidente - oriente en un 20.8% y un 1.4% de operaciones sobre la segunda pista de despegues hacia el occidente; una tercera operación con un 10% de despegues hacia el oriente por la segunda pista y un 1.4% utilizando la primera pista para despegues hacia el occidente.
- Para esta operación se contará con los equipos para control de tráfico aéreo que actualmente posee la Aeronáutica Civil que permiten garantizar un máximo de seguridad para todas las operaciones en el aeropuerto.

Que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** argumenta la necesidad de implementar esta nueva forma de operaciones aéreas en lo siguiente:

- El número de operaciones se incrementó por encima de un 3% calculado, y aún más, por encima del promedio para Latinoamérica.
- En el año de 1995 existía una mezcla de aeronaves, unas ligeras (monomotores y bimotores no presurizados de baja capacidad de pasajeros) y aviones de mayor tamaño, velocidad, con mejores equipos de navegación y presurizados. Los primeros son aviones que por su tamaño tenían limitaciones para poder volar por encima de ciertas alturas, cuyo tipo de vuelo es VFR, es decir, vuelo visual. Las segundas aeronaves deben volar bajo los cuidados de los servicios de control de tráfico aéreo, a través de una red de rutas aéreas y utilizando el radar y ayudas electrónicas instaladas en el país para permitir una navegación segura y ágil, navegación que se le denomina IFR.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

- La reglamentación de la OACI determina en su Documento 9426 parte II, capítulo 1, Apéndice A, que la utilización simultánea en direcciones opuestas, de pistas paralelas, solo se autoriza cuando las operaciones se realicen siguiendo las reglas de vuelo visual (VFR). Esto indica que para utilizar el tipo de operación presentado por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** para la obtención de la Licencia Ambiental se hizo bajo la disminución de los niveles de seguridad.
- La misma organización establece en su reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo (Capítulo IV numeral 16) que no se autorizarán despegues durante los últimos cinco minutos de una aproximación a cualquier pista en una dirección que difiera por lo menos en 45° respecto a la dirección opuesta a la de aproximación, es decir no se puede aproximar al mismo tiempo una aeronave por una pista y despegar otra en dirección contraria por la segunda pista (esencia de la bidireccionalidad).

Que lo anterior indica que no puede darse la bidireccionalidad con el tipo de aeronaves que operan actualmente en el Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, ya que hacerlo generaría un mayor riesgo de accidentalidad y mayores demoras entre despegues y aterrizajes, lo cual implicaría congestión y desvirtúa la construcción o utilidad de una segunda pista.

Que se efectuó un análisis de las modelaciones presentadas por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** en el Nuevo Estudio de Impacto de Ruido, el cual se realizó para seis escenarios distintos de la siguiente manera:

- Año 1997, una pista y flota existente
- Año 1998, esquema nuevo y flota mejorada
- Año 2000, esquema nuevo y flota mejorada
- Año 2000, esquema nuevo y flota de tercera etapa de ruido
- Año 2003, esquema nuevo y flota de tercera etapa de ruido
- Año 2010, esquema nuevo y flota de tercera etapa de ruido

Esquema nuevo: Sistema de distribución de operaciones aéreas entre las dos pistas adoptado por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**.

Flota mejorada: Es el reemplazo paulatino de los aviones de primera y segunda etapa de ruido por aviones de tercera etapa, hasta el año 2003.

Que para la simulación del ruido se empleó el Integrated Noise Model (INM) el cual utiliza el promedio anual del nivel sonoro día-noche (Ldn) desarrollado por la Federal Aviation Administration (FAA) de los Estados Unidos el cual esta diseñado para evaluar los cambios de ruido relacionados con la creación de nuevas pistas o configuraciones de pistas, cambios en el volumen del tráfico aéreo, variaciones en las rutas y estructuras aeroespaciales, cambios en los perfiles de vuelo de las aeronaves y otras modificaciones en los procedimientos operacionales.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Que los criterios utilizados en esta modelación fueron los siguientes:

1) Configuraciones operativas básicas de las pistas paralelas:

a) **Operaciones opuestas de despegue y aterrizaje:** Aterrizajes desde el noroccidente por las pistas 13R y 13L y salidas hacia el noroccidente (pistas 31R y 31L) que se realizarían en las horas nocturnas y cuando el volumen de tráfico aéreo sea bajo, por tratarse de dos trayectorias enfrentadas de aeronaves. La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** no considera por lo pronto la implementación de operaciones opuestas en horas diurnas.

b) **Operaciones en un solo sentido NO-SE:** En las horas diurnas en que el volumen de tráfico es alto, tanto los aterrizajes como los despegues se realizan en el sentido de las pistas 13R y 13L (de Noroccidente a Suroriente). Esta configuración implica el paso de los aviones sobre la ciudad inmediatamente después del despegue.

c) **Operaciones en un solo sentido SE-NO:** En algunas épocas del año y entre las 12 m y las 6 p. m. la velocidad y dirección del viento puede exigir un cambio de las operaciones de las aeronaves en el sentido de las pistas 31R y 31L.

2) Modalidades de operación seleccionadas y distribución horaria:

a) **Aproximación dependiente:** Las aeronaves tendrán una separación lateral y longitudinal adecuada.

b) **Operación Mixta:** Permite efectuar despegues y aterrizajes en forma simultánea por las dos pistas y será aplicada cuando se presente una alta densidad de tráfico aéreo.

c) **Operación Semi-mixta:** Aterrizajes simultáneos por las pistas desde el noroccidente y despegues solo hacia el suroriente por la antigua pista (13L).

d) **Operación Segregada por las pistas 13R y 13L:** Los aterrizajes se realizan por la pista derecha (13R) y despegues por la 13L.

e) **Operación Segregada pistas 31R y 31L:** Aterrizajes por la pista 31R y despegues por la pista 31L.

f) **Operación Sencilla:** Aterrizajes y despegues solo por la pista 31L o la pista 31R hacia el occidente

De acuerdo a lo informado por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, la distribución más probable de horario entre las modalidades de operación será la siguiente:

Operación segregada entre las 05:00 y las 10:00

Operación Mixta: entre las 10:00 y las 16:00 *

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Operación Semimixta entre las 16:00 y las 22:00

Operación sencilla entre las 22:00 y las 05:00

3) Procedimiento de despegue

- Mantener el rumbo de la pista hasta alcanzar 400 pies de altura o a una distancia máxima de 1.64 NM del extremo final de la pista :
 - Mantener la potencia de despegue
 - Mantener la configuración de flaps para despegue
 - Mantener velocidad de despegue más 10 nudos
- Una vez se alcanza los 400 pies o se llega a la distancia de 1.64 NM (ROMEO para la pista antigua) se inicia viraje con un ángulo de radio igual a 2.24 Millas náuticas (al sur o al norte según ruta de vuelo).
- Al terminar viraje debe acelerar a la velocidad mínima a la cual puede volar la aeronave sin flaps extendidos hasta alcanzar una altura de 3000 pies.
- A los 3000 pies debe acelerar suavemente hasta la velocidad de ascenso de ruta.

Que este procedimiento es aplicable para todos los tipos de aeronaves que operen en el aeropuerto y fue diseñado según criterios de la OACI (Información de la Aerocivil, IGA LTDA-EPAM LTDA Estudio Nueva Modelación del Ruido en la Zona de Influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado).

Que 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 cualquiera de las pistas del aeropuerto El Dorado.

Que en un plazo no mayor a 30 días 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.

4) Aterrizajes

Que cuando utilizan la pista 13L y 13R, las aeronaves que tienen que llegar al VOR BOGOTÁ, con una altitud de 1200 pies y de allí alinearse con azimut de 132° con la pista y luego en el inicio descenso a la pista. En ciertos casos por problemas meteorológicos u otros, será necesario emplear procedimientos circulares de aproximación con aterrizajes desde la ciudad.

Que sin embargo, considera este Despacho que con el objeto de disminuir los niveles de ruido 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.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

5) Barreras contra el ruido

Que según los estudios complementarios elaborados por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** e **IGA LTDA-EPAM LTDA** (Ver gráfica Mitigación de Ruido Atenuación del Ruido desde la pista 1 hacia el Noreste Sector de Engativá. En Documento técnico Medidas de Mitigación del Ruido en las Zonas Aledañas al Aeropuerto El Dorado IGA LTDA - EPAM LTDA- Aeronáutica Civil o en El documento Técnico Modelación del Ruido en la Zona de Influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado, IGA LTDA-EPAM LTDA) se demostró que la barrera construida por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** en el sector de Engativá, genera una atenuación de 6 dB (Ldn) y se considera que esta misma atenuación se logra con la barrera de Fontibón.

Que para medir el grado de atenuación de la barrera en las operaciones de despegue y aterrizaje, se tomó como criterio que los aterrizajes de los aviones, tocan el umbral de la pista a unos 400 metros en promedio, en los despegues para la modelación se asumió que todos los aviones han despegado después de los 2800 metros de distancia desde el umbral por donde inician el rodaje de despegue.

Que con base en lo anterior y en la frecuencia de vuelos y operaciones realizadas en las dos pistas para la modelación, se obtuvieron las siguientes áreas y predios que quedan bajo la influencia de las curvas de isoruido por encima de los 65 dB (Ldn).

Resultado de las Modelaciones de los diferentes escenarios con barreras:

Escenario	Nivel (dB)	Área de influencia (Km2)	Total de Predios en Fontibón	Total de Predios en Engativá	Total de predios
1997	65				
	70				
	75				
1998	65	16.8			
	70	7.2			
	75	3.2	799	15939	16738
2000	65	16.2			
	70	7.2			
	75	3.2	1012	15534	16546
2000 A	65	11.7			
	70	5.0			
	75	2.6	678	10593	11271
2003	65	12.5			
	70	5.3			
	75	2.7	678	11332	12010

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

2010	65	15.5	827	14963	15790
	70	6.6			
	75	3.1			

Tomado de los Cuadros Resultados de los Casos No 2, 3, 4, 5, 6, del Estudio de Modelación del Ruido en la Zona de Influencia del Aeropuerto El Dorado. Aerocivil-IGA LTDA-EPAM LTDA.

Que para el sector de Fontibón que hasta el momento no ha recibido de manera directa el impacto de ruido producido por el despegue y aterrizaje de las aeronaves, se considera pertinente escoger el escenario del año 1998.

Que para Engativá se acoge lo estipulado para el año 2003, el cual servirá como base para la aplicación de las medidas de mitigación en edificaciones de servicio social y comunitario y viviendas que se encuentren impactadas con niveles de ruido por encima de los 65 dB (Ldn).

Que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** determinó como resultado de la modelación, una zonificación para implementar las medidas de mitigación las cuales se dividen de la siguiente manera:

Zona I: Zona industrial al interior del Aeropuerto Internacional El Dorado con niveles superiores a 70 dB (Ldn). Para esta zona no se recomienda tomar medidas de mitigación salvo las medidas propias de seguridad industrial en las dependencias de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** y en plataforma.

Zona II: Comprende los sectores limítrofes a las dos pistas, tanto en el sector de Engativá como en Fontibón con niveles de ruido entre 70 y 75 dB Ldn y caracterizados por recibir los impactos sonoros principalmente en sentido lateral (horizontal) originados durante las operaciones de carreteo de los aviones en operaciones de despegue y aterrizaje.

Zona III: Comprende los sectores más próximos al aeropuerto ubicados sobre la prolongación de las cabeceras, afectados con niveles de ruido entre 70 y 75 dB Ldn, donde los aviones pasan en sobrevuelo en las operaciones de despegue y aterrizaje. Estos sectores se caracterizan por recibir el impacto desde arriba por lo cual la mitigación en viviendas debe abarcar principalmente ventanas puertas y cielos rasos.

Zona IV: Comprende los sectores más alejados al aeropuerto ubicados sobre la prolongación de las pistas, afectados con niveles de ruido entre 65 y 70 dB Ldn donde los aviones sobrepasan en sobrevuelo en las operaciones de despegue y aterrizaje aunque en mayor altura que en la zona III. En estos sectores se caracterizan por recibir el ruido desde arriba, por lo cual la mitigación debe abarcar ventanas, puertas y cielos rasos.

Zona V: Comprende los sectores laterales más alejados a las dos pistas, tanto en el sector de Fontibón como Engativá, con niveles de ruido Ldn entre 65 y 70 dB y caracterizados por recibir los impactos sonoros principalmente en sentido lateral, originados por el carreteo de los aviones y operaciones de aterrizaje y despegue

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

en estas franjas. Las medidas de mitigación deben abarcar ventanas y puertas, aunque de menores especificaciones que en los sectores más cercanos al Aeropuerto.

II. MODIFICACIÓN DEL NUMERAL 3.1. DEL ARTÍCULO TERCERO DE LA RESOLUCIÓN 1330 DE 1.995.

Que el numeral 3.1 del artículo Tercero de la Resolución 1330 de 1995 establece: "La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** prohibirá la operación en el Aeropuerto El Dorado, de aeronaves de primera y segunda generación a partir del primero de Enero del año 2000.

Que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** solicitó la modificación de este numeral en el siguiente sentido:

a. Corregir la expresión "aeronaves de primera y segunda generación", por "aeronaves que no cumplan los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 del Convenio de la Aviación Civil Internacional".

b. Extender la fecha en que empieza a regir la prohibición de operar aeronaves de primera y segunda generación establecida a partir del 1o de enero del año 2000, hasta el 1o de enero del año 2003.

Que constituyen fundamento de la solicitud de modificación de este numeral, los siguientes argumentos:

a) Cambio en las reglas de juego, que habían sido fijadas con anterioridad por la Aerocivil a la aviación comercial en la Resolución 721 de 1.995 haciendo más limitativa la operación aérea, lo que dificulta el desarrollo normal del sector. Esto es aún más grave si se toma en cuenta que no hay estímulos para la renovación de la flota aérea (créditos blandos, beneficios tributarios) y por el contrario existe un claro sesgo anti-renovación a través de la legislación aduanera que afecta a la aviación.

b) Ningún país ha tenido un término tan estrecho y riguroso para el cumplimiento de una norma que implica en muchos casos, tanto para empresas colombianas como extranjeras, el cambio total de su flota de aeronaves.

c) La aplicación de estas restricciones adicionales plantea un serio problema a las relaciones internacionales cuando el otro país no dispone de normas equivalentes, como ocurre en los demás países de América Latina, especialmente los del Grupo Andino, ya que sus aerolíneas consideran que no están sujetas a las restricciones de nuestras normas, con la posibilidad de desencadenar un grave conflicto de tipo aerocomercial, de represalias y eventualmente conllevar a la paralización de los servicios de transporte aéreo con la mayoría de los países vecinos.

d) No se están acatando las recomendaciones de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil - CLAC, respecto a los plazos mínimos para aplicar restricciones al uso de aeronaves por sus niveles de ruido, que no deben ser inferiores a siete años.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Los países desarrollados que han aplicado estas restricciones han previsto plazos cercanos a los veinte años.

Que por su parte la **ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES AÉREOS COLOMBIANOS ATAC** solicita se deniegue la ampliación de este plazo.

Que son fundamentos de su petición los siguientes:

- a) No existe vulneración del principio de reciprocidad ya que el Convenio de Chicago aprobado en Colombia mediante la Ley 12 de 1.947, en el cual se establece que los Estados Contratantes, sin distinción, se obligan a cumplir con las leyes y reglamentos relativos a la operación de las aeronaves de cada país, y que por lo tanto las aeronaves de todos los Estados contratantes deberán cumplir con dichas leyes y reglamentos mientras se encuentren dentro del territorio de otro país.
- b) No existe limitación jurídica para la imposición y puesta en vigor de normas ambientales sobre ruido en aeropuertos.
- c) Las recomendaciones de la Comisión de Aviación Civil no pueden contravenir las estipulaciones del Convenio de Chicago, toda vez que este organismo es eminentemente consultor, por lo tanto sus recomendaciones no tienen carácter vinculante.
- d) Que no es del todo cierto que no existen estímulos para la adquisición, arrendamiento y otras formas de utilización de aeronaves pues el arancel para la importación de aeronaves para el transporte público es 0% y el cobro del IVA se difiere al momento de ejercer la opción de compra de la aeronave, aunque aún está pendiente extender este tratamiento a las partes, piezas y componentes.
- e) Que la ampliación del plazo para el cumplimiento de esta obligación es inequitativo toda vez que la mayoría de los operadores aéreos del país procedieron a efectuar los arreglos financieros necesarios para cumplir con la meta del 1o de Enero del año 2000, sin embargo otro grupo no ha modificado su flota para operar en el aeropuerto El Dorado de una manera ambientalmente correcta y sería precisamente esta minoría la que se beneficiaría económicamente con esta medida.

Que de otro lado la comunidad de Engativá se opone a la modificación de este numeral por la incidencia en la salud de los habitantes de la zona.

Que frente a estos puntos se considera lo siguiente:

Que efectivamente existe una imprecisión en la Resolución 1330 de 1.995 cuando se hace referencia a que la prohibición recae sobre aeronaves de primera y segunda generación, toda vez que dicha afirmación se refiere exclusivamente a los niveles de ruido asociado y no a otros factores que califican la etapa o generación de un avión.

Que por tanto este Despacho considera factible acceder a la corrección de la frase "aeronaves de primera y segunda generación", por "aeronaves que no cumplan los

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional", dejando de esta forma abierta la posibilidad de que a las aeronaves que en la actualidad no cumplan con ese nivel de ruido se les puedan implementar los aditamentos necesarios para lograrlo.

Que la Resolución 721 del 31 de Enero de 1.995 fue expedida por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** para controlar los efectos del ruido sobre zonas urbanas cercanas a los terminales aéreos del país.

Que en ella se establece que a partir de la fecha de su publicación sólo se concederá permiso de operación a las empresas de transporte aéreo que cuenten con aeronaves Etapa 3 de ruido, definidas en el artículo 4o de la misma.

Que de la misma manera, en la citada resolución se establecen condicionamientos a las empresas de transporte aéreo que pretendan incrementar, reemplazar o renovar sus aeronaves, condicionándolas a que solo podrán hacerlo por aviones que cumplan los requisitos de la Etapa 3 de ruido, definiendo lo que se entiende por aeronaves de Etapa 3 con relación al cumplimiento de unos requisitos en los niveles de ruido.

Que en el artículo 5o de la resolución en mención se estableció que a partir del 1o de Enero del año 2003 todas las aeronaves que operen en el espacio aéreo colombiano deberán corresponder a las que cumplan con los requisitos de la etapa 3 de ruido.

Que cabe anotar, que esta resolución fue expedida con anterioridad a la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 y tiene aplicabilidad en todo el territorio nacional.

Que debido a la ubicación del aeropuerto El Dorado, dentro de la zona urbana del Distrito Capital y a la afectación a que está siendo sometida la comunidad que habita en los alrededores del terminal aéreo, en la Resolución 1330 de 1.995 este Ministerio consideró conveniente establecer como compensación por los efectos ambientales producidos por el ruido, el adelanto en 3 años del plazo establecido por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** en la Resolución 721 de 1.995.

Que lo anterior implicaba para la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** la obligación de establecer una excepción a la aplicación de la Resolución 721 para el caso del aeropuerto El Dorado.

Que cabe anotar que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** dentro de su escrito de reposición a la Resolución 1330 de 1.995, no solicitó modificación alguna frente a esta obligación, quedando por lo tanto ejecutoriada y en firme la resolución en este aspecto.

Que solamente hasta el 13 de Noviembre de 1.997, es decir 2 años después de la expedición de la licencia ambiental, esta Entidad se dirige al Ministerio para solicitar la ampliación del plazo, fundamentándose en acuerdos bilaterales de transporte aéreo suscritos por Colombia con otros países.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Que en vista de estos antecedentes la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** carece de sustento para afirmar que ha habido "un cambio en las reglas de juego"; por cuanto desde Noviembre de 1.995 es conocedora de la condición a que quedó sujeta la operación de aeronaves Etapa 1 y 2 de ruido en el aeropuerto El Dorado.

Que por el contrario, este Ministerio observa con suma preocupación que hasta la fecha la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** no ha expedido el acto administrativo que fija la fecha de operación exclusiva con aeronaves Etapa Tres de ruido, a partir del 1o de Enero del año 2000, para el caso del aeropuerto internacional El Dorado.

Que teniendo en cuenta lo anterior, este Ministerio de conformidad con lo previsto en el Artículo 85 de la Ley 99 de 1.993 impondrá a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** la medida preventiva de amonestación escrita, por el incumplimiento a dicha obligación y ordenará el inicio de la investigación administrativa sancionatoria correspondiente.

Que con respecto a la carencia de estímulos para la renovación de la flota aérea, valga decir, créditos blandos o beneficios tributarios, este Despacho considera que dicho argumento no sirve de sustento para modificar esta obligación por cuanto es a la misma **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, en su calidad de máxima autoridad aeronáutica en el país, a quien le corresponde adelantar las gestiones necesarias encaminadas a establecer instrumentos económicos que estimulen a las empresas aéreas para renovar su flota de aviones.

Que tampoco se encuentra pertinente el argumento según el cual ningún país en el mundo ha establecido un término tan estrecho para la implementación de una norma de este tipo, toda vez que como se afirmó en los considerandos anteriores, el plazo del año 2000 solamente aplica para el aeropuerto internacional El Dorado y no para la totalidad de aeropuertos del país y esto obedece exclusivamente a la ubicación del terminal en la zona urbana de la ciudad que ocasiona un alto impacto sobre sus habitantes.

Que sin embargo, con la anuencia de la misma **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** se dio un plazo de 4 años para que entrara a regir esta prohibición.

Que de otro lado, cierto es que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil - CLAC, recomienda a los países establecer un plazo mínimo de 7 años para aplicar restricciones al uso de aeronaves por sus niveles de ruido.

Que igualmente la OACI instó a los Estados a introducir restricciones a las operaciones de aeronaves que cumplan con las normas de homologación en cuanto al ruido establecidas en el anexo 16, volumen 1, capítulo 2, pero que sobrepasan los niveles de ruido establecidos en el capítulo 3, para que puedan ser retiradas de operación en un periodo no menor de 7 años.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Que este Despacho no encuentra vulneración alguna a las recomendaciones ni de la CLAC ni de la OACI por cuanto la prohibición establecida para el aeropuerto El Dorado, con 4 años de anterioridad, bien puede considerarse parte de la gradualidad con que debe retirarse de operación en el país las aeronaves del capítulo II.

Que con respecto al planteamiento según el cual dicha prohibición plantea un serio problema a las relaciones internacionales cuando el otro país no dispone de normas equivalentes, como ocurre en los demás países de América Latina, especialmente los del Grupo Andino, se considera lo siguiente:

Que de conformidad con Acuerdo Internacional de Transporte Aéreo suscrito entre Colombia y los Estados Unidos de América, cada una de las partes contratantes concede a la otra los derechos necesarios para el mantenimiento de los servicios aéreos de las líneas designadas.

Que el Artículo 5o del citado Acuerdo manifiesta que: "Las leyes y reglamentos de una de las Partes Contratantes, relativas a la admisión a su territorio, o salida de él, de aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional, o al funcionamiento y navegación de tales aeronaves mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante y serán cumplidos por dichas aeronaves a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte Contratante y mientras permanezcan en él".

Que continúa el artículo determinando que: "Las leyes y reglamentos de una de las Partes Contratantes relativos a la admisión a su territorio, permanencia en él, o salida de él, de pasajeros, tripulaciones o carga de aeronaves, tales como reglamentos relacionados con la entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas, y cuarentena, serán cumplidos por los pasajeros, tripulaciones o carga de la otra Parte Contratante, o por sus agentes, a la entrada o a la salida del territorio de la primera parte Contratante, o mientras permanezcan en él".

Que de acuerdo con lo anterior se puede establecer, que este Acuerdo Bilateral, no se refiere expresamente a las características técnicas que deben cumplir las aeronaves de los países contratantes, no hace mención a la generación de las aeronaves y claramente establece el respeto por la soberanía de cada país para imponer sus normas y reglas internamente, de tal manera que las aeronaves de otros países que tengan dentro de su ruta de vuelo a Colombia, deben someterse mientras estén en suelo colombiano a nuestra legislación en ese aspecto.

Que en este mismo sentido, en el Convenio de Chicago, el cual fue suscrito por los países con los cuales Colombia mantiene relaciones aeronáuticas y aprobado mediante la Ley 12 de 1947, establece que los Estados contratantes, sin distinción, se obligan a cumplir con las leyes y reglamentos relativos a la operación de las aeronaves de cada país, y por tanto las aeronaves de todos los Estados contratantes deberán cumplir con las leyes y reglamentos mientras se encuentran dentro del territorio de cada país.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Que este Convenio reconoce la obligación de todos los Estados contratantes y de las aeronaves de cumplir con las normas de operación de los respectivos países mientras se encuentren en el territorio de otros Estados.

Que lo anterior está claramente establecido, en los artículos 11 y 12 del Convenio citado, los cuales en su tenor literal manifiestan:

"Artículo 11. Aplicación de las reglamentaciones aéreas. A reserva de lo dispuesto en el presente Convenio, las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la entrada y salida de su territorio de aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentran en su territorio, se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de todos los Estados contratantes y dichas aeronaves deberán cumplir tales leyes y reglamentos a la entrada, a la salida y mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado".

"Artículo 12. Reglas del aire. Cada Estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, donde quiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar. Cada Estado contratante se compromete a mantener sus propios reglamentos sobre este particular conformes en todo lo posible, con los que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio....".

Que es de anotar, que según la Federal Aviation Regulations - 91.0 del 5 de Enero de 1.997 en Estados Unidos también existe la prohibición de operar aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido de la Etapa 1 y 2 para el año 2000.

Que en cuanto a los demás documentos aportados por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, cabe anotar que se tratan de actas de entendimiento, las cuales no tienen la jerarquía de convenios internacionales, por lo tanto no pueden estar por encima de la Constitución Política y de las leyes colombianas.

Que por lo anterior, este Despacho considera que no existen restricciones en la normatividad nacional o internacional que le impidan al Ministerio adoptar la disposición contenida en el numeral 3.1. del artículo tercero de la Resolución 1330 de 1.995.

Que cabe agregar que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** debe realizar las gestiones necesarias a nivel nacional o internacional para poner en conocimiento de todas las empresas aéreas que transitan por el aeropuerto internacional El Dorado, la disposición aquí contenida.

Que en consecuencia, no se considera factible ampliar el plazo solicitado por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** respecto al numeral 3.1 del artículo Tercero de la Resolución No. 1330 de 1995 y por lo tanto se mantendrá la prohibición de operar aeronaves que no cumplan con el nivel 3 de

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

ruido establecido en la Resolución 721 de 1.995 de esa entidad, a partir del primero 1o de Enero del año 2000.

III. MODIFICACIÓN DEL NUMERAL 3.2. DEL ARTÍCULO TERCERO DE LA RESOLUCIÓN 1330 DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 1.995.

Que el numeral 3.2. establece: "En el momento de entrar en operación la segunda pista la Aeronáutica Civil prohibirá la operación de aeronaves de primera y segunda generación entre las 9:00 p.m. y las 6:00 a.m."

"Se exceptúan de la anterior medida los aviones que transporten la prensa y las aeronaves que se encuentren en emergencia, en cuyo caso la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá reportar el caso a la autoridad ambiental en un plazo no mayor a tres (3) días después de sucedido el evento".

Que en relación con este punto se solicita:

- a. Corregir la expresión "aeronaves de primera y segunda generación", por "aeronaves que no cumplan los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 del convenio de la Aviación Civil Internacional".
- b. A través de un concepto de interpretación se establezca que dicha restricción solamente opera para la segunda pista y que estas aeronaves pueden seguir utilizando la pista actual.
- c. Se amplíe el plazo de operación de este tipo de aeronaves, hasta el primero de enero del año 2003.

Que esta solicitud se fundamenta en las siguientes consideraciones:

- a) "La restricción nocturna afecta básicamente a la aviación nacional, en especial a la de carga; estas aeronaves son las encargadas del transporte de flores al exterior, entre otros productos, renglón de la economía que en la ciudad, genera un importante índice de empleo sobre todo a mujeres cabeza de familia".
- b) "La restricción también afectaría las regiones apartadas del país, donde se transportan insumos básicos, el correo y la prensa en los aviones cargueros colombianos".
- c) "En todo caso, la operación en la pista actual será desde el punto de vista ambiental más favorable que antes, pues la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** está terminando de construir la barrera para mitigar el ruido en la zona de Engativá".
- d) Con base en el Nuevo Estudio de impacto de Ruido presentado en oficio SP-98-395, todas las operaciones nocturnas se realizarán con dirección occidente".

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Que de otro lado, la **ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES AÉREOS COLOMBIANOS ATAC** solicita la modificación de este numeral en el sentido de que la prohibición de operaciones nocturnas opere a partir del primero de Enero del año 2000, argumentando que la cancelación de este horario de operación de manera anticipada le infringirá, una daño económico a cierto grupo de trabajadores como los empleados de los cultivos de flores.

Que esta obligación consolida una situación de inferioridad sobre las empresas de transporte de carga nocturno, lo cual vulnera el principio de igualdad contenido en el artículo 13 de la Carta Política.

Que así mismo la comunidad de Engativá se opone a la modificación de este numeral por la incidencia en la salud de los habitantes de la zona.

Que en relación con la solicitud de corrección de la expresión "aeronaves de primera y segunda generación" se estará a lo dispuesto en numeral II de las consideraciones de este Despacho.

Que no es admisible por vía de la interpretación afirmar que la restricción al horario nocturno solamente es aplicable para las operaciones que se realicen por la segunda pista del aeropuerto El Dorado, ya que si bien es cierto la licencia ambiental se otorgó para la construcción y operación de la segunda pista, también es claro que por constituir esta obra una ampliación del terminal aéreo, en dicho acto administrativo también se incluyeron obligaciones como ésta que cobijan la totalidad del aeropuerto, en aras de corregir, mitigar, compensar y recuperar los efectos ambientales ocasionados por su funcionamiento.

Que de otro lado es importante señalar que este Ministerio ha entendido que los proyectos, obras o actividades frente a los cuales la ley o los reglamentos asignan competencias, deben asumirse integralmente y como un todo.

Que en cuanto a la ampliación del plazo para la operación nocturna de "aeronaves que no cumplan los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 del convenio de la Aviación Civil Internacional", se considera lo siguiente:

Que en la actualidad la localidad de Fontibón no está sometida al ruido que produce la operación del Aeropuerto El Dorado, pero con la entrada en funcionamiento de la segunda pista parte de esta comunidad sufrirá un alto impacto por esta causa como ocurre actualmente con la localidad de Engativá y parte de Funza.

Que por esta razón este Ministerio ha exigido a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** la ejecución de una serie de acciones que tiendan a minimizar los efectos ocasionados por la primera pista o que se van a ocasionar por la segunda, dentro de los cuales se cuentan las barreras antiruido en los laterales de las pistas, las medidas de mitigación sobre las viviendas, la modernización de la flota aérea y mientras tanto la restricción nocturna para la operación de las aeronaves mas ruidosas.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Que la restricción nocturna tiene como finalidad primordial preservar la tranquilidad y el descanso de las personas que habitan en los alrededores de este terminal aéreo.

Que pese a lo expuesto, este Despacho teniendo en cuenta los argumentos esgrimidos por las empresas aéreas que operan en el horario nocturno, especialmente las de carga, así como por los sectores económicos que utilizan estos servicios para el transporte de sus mercancías, considera necesario disminuir en dos horas la restricción establecida para la operación nocturna de aeronaves que no cumplan con los niveles previstos en el capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional en el **horario nocturno**.

Que en consecuencia la restricción al horario nocturno se mantendrá entre las 11.00 p.m. y las 06:00 a.m.

Que ahora bien, en la franja de las 9:00 p.m. y las 11:00 p.m. se podrá operar bajo las siguientes condiciones:

- a) Que las aeronaves de los niveles previstos en el capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional operen exclusivamente en la primera pista.
- b) Que las operaciones de descolaje de las aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional, se realicen en un 100% de oriente a occidente, utilizando la ruta Madrid 2, la cual se encuentra debidamente aprobada por la OACI y por la Dirección de Operaciones de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**; de tal forma que bajo ninguna circunstancia podrán sobrevolar la ciudad de Santafé de Bogotá.
- c) Que las operaciones de aterrizaje de dichas aeronaves se realicen siempre en dirección occidente-oriente.
- d) El número máximo de operaciones permitido en estas dos (2) horas será el siguiente:
 - **Hasta el 31 de diciembre de 1998**, un total de dieciséis (16) operaciones.
 - **Hasta el 30 de junio de 1999**, un total diez (10) operaciones.
 - **Hasta el 31 de diciembre de 1999**, un total seis (6) operaciones.

Que de cualquier forma, estas operaciones nocturnas, solamente podrán efectuarse hasta el 31 de diciembre del año 1999, toda vez que para el año 2000 entrará a regir la prohibición de operar aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional previstos en el numeral 3.1. de la Resolución 1330 de 1.995.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Que no están sujetas a la restricción del horario nocturno las aeronaves contempladas en el inciso 2 del numeral 3.2 del artículo 3 de la Resolución No. 1330 del 07 de noviembre de 1995, es decir las que transportan la prensa, o las que se encuentran en estado de emergencia.

Que adicionalmente se considera pertinente establecer que en la segunda pista del aeropuerto internacional El Dorado no se permitirá la operación en ningún horario de aeronaves que no cumplan los niveles de ruido previstos en el capítulo 3 del Anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** en un plazo de dos (2) meses deberá aportar a este Ministerio las correspondientes certificaciones y/o documentos expedidos por la OACI o de la entidad acreditada que haga sus veces, en las cuales se certifique la homologación de aeronaves en cumplimiento de lo contemplado en el Capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional, especificando claramente a cuales aeronaves se les ha efectuado alguna modificación para lograr dicho nivel de ruido.

IV MODIFICACIÓN DEL NUMERAL 3.11 DEL ARTÍCULO TERCERO DE LA RESOLUCIÓN 1330 DE 1.995.

Que en la Resolución No. 1330 del 07 de noviembre de 1995 y sus modificatorias, Resoluciones 1389 del 25 de noviembre de 1995, 392 del 15 de abril de 1996 y 768 del 19 de julio de 1996, se estableció que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** debía realizar el censo predial actualizado, el cual debería incluir todas las unidades de vivienda y edificaciones de servicio social y comunitario, que estarían sometidas a niveles de ruido entre 65 y 75 decibeles, independientemente del uso del suelo y de acuerdo con la modelación presentada para el año 1998 (entrada en operación de la segunda pista); fijándose para la zona de Fontibón la modelación para el año de 1998, de acuerdo con los resultados presentados en la Tabla 28 del Anexo C del Estudio de Impacto Ambiental y para la zona de Engativá y otros sectores, teniendo en cuenta la modelación para el año 2010, de acuerdo con los resultados presentados en la tabla 28 del anexo C citado.

Que el último plazo otorgado para la entrega del censo predial venció en el mes de Diciembre de 1.996.

Que en cuanto este punto se solicita ampliar el plazo para la entrega del censo predial, hasta el día 30 de septiembre de 1998.

Que en relación con este punto la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** manifiesta lo siguiente: "Las razones de la solicitud de modificación del numeral 3.11 obedecen a que la Aeronáutica Civil adelantó por razones presupuestales, una primera etapa de Censo predial con base en las determinaciones del Estudio de Impacto Ambiental, incluyendo los primeros 6.872 predios. Para realizar la segunda etapa según el Nuevo Estudio de Impacto de Ruido es necesario el aval del Ministerio del Medio Ambiente".

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** en repetidas ocasiones argumentó a este Ministerio que se encontraba adelantando los trámites necesarios para cumplir con estas obligaciones.

Que entre otras cosas la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** afirmó mediante el oficio SP-98-281 de fecha 30 de marzo de 1998 que se estaba ejecutando un contrato con Catastro Distrital para el censo predial de 6.842 predios, el cual culminaría el 23 de abril de 1998.

Que mediante oficio SP-98-395 de fecha 24 de abril de 1998, recibido el día 27 de abril de los corrientes, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, manifestó que se había realizado por Catastro Distrital la primera etapa del censo predial, el cual correspondía a 6842 predios y que la segunda etapa correspondía a 5168 predios.

Que al respecto es importante anotar que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** contó con el tiempo suficiente para buscar los recursos tendientes a la ejecución del censo predial, ya que desde el momento del otorgamiento de la licencia ambiental, transcurrieron tres (3) vigencias fiscales para cumplir con ello.

Que sin embargo considerando la importancia de efectuar el censo predial con el objeto de establecer el número real de viviendas sobre las cuales se deben implementar las medidas de mitigación, este Ministerio accederá a fijar un nuevo plazo para la presentación del censo predial.

Que en consecuencia se procederá a modificar el numeral 3.11 del artículo 3 de la Resolución No. 1330 de 1995, en el sentido de establecer que la fecha límite para la presentación del censo predial será el día 30 de septiembre de 1998.

Que en el censo predial se deberán cobijar además de las edificaciones de servicio social y comunitario y las viviendas que actualmente se estima resultarán impactadas con niveles de ruido por encima de los 65 dB (Ldn) en las localidades de Fontibón, Funza y Engativá, las que resulten como producto de los monitoreos de ruido a realizarse una vez se encuentren operando normalmente las dos (2) pistas del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá entregar un plano a escala 1:5000 donde se indique el área censada y se especifique dicha información.

Que igualmente, se establecerá que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá realizar cada seis (6) meses nuevos monitoreos, con el objeto de mantener actualizado el censo predial y poder implementar medidas de insonorización en nuevas viviendas que resulten impactadas con niveles de contaminación sonora.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

V. MODIFICACIÓN DEL NUMERAL 3.12 DEL ARTÍCULO TERCERO DE LA RESOLUCIÓN NO. 1330 DEL 07 DE NOVIEMBRE DE 1995.

Que el numeral 3.12. modificado por las Resoluciones 1389 de 1.995, 392 y 768 de 1.996 estableció un plazo para que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** presentara a este Ministerio las obras y medidas de mitigación contra el ruido y contra el riesgo de salud, para todas las unidades de vivienda, edificaciones de servicio social y comunitario que serán impactadas al momento de entrar en operación la segunda pista, de acuerdo con la modelación efectuada para el año 1.998.

Que así mismo se estableció que las medidas se realizarían bajo los siguientes parámetros: Tipo de edificación, distancia a la pista, dirección del ruido hacia la vivienda, materiales de construcción de la vivienda y espacios abiertos."

Que igualmente se ordenó que estas medidas deberían estar instaladas antes de la entrada operación de la segunda pista, iniciando con la mitigación a las edificaciones de servicio social y comunitario"

Que al respecto la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** solicitó modificar el citado numeral de tal forma que se acepte el siguiente cronograma para la ejecución de las medidas de mitigación, de conformidad con el Nuevo Estudio de Impacto de Ruido:

FECHA	VIVIENDAS CON MITIGACIÓN	OBSERVACIONES
21 de mayo de 1998	20 unidades	
23 de junio de 1998	430 unidades	
30 de julio de 1998	850 unidades	
30 de agosto de 1998	1200 unidades	Culminación obras en Fontibón.
30 de octubre de 1998	1750 unidades	
30 de diciembre de 1999	12010 unidades	Culminación de medidas de mitigación.

Que la anterior solicitud se elevó con fundamento en las siguientes razones:

- "Las medidas de mitigación requieren una importante inversión que por razones presupuestales, es necesario utilizar vigencias futuras".
- "Para solicitar la autorización del Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda para comprometer vigencias futuras, se requiere la aprobación previa del Ministerio del Medio Ambiente aceptando la implementación del cronograma".

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Que igualmente se afirma que si la comprobación del nivel del ruido realizado, determina que la Aeronáutica Civil requiere implementar medidas de mitigación a nuevos predios afectados porque el ruido promedio supera los 65 decibeles (Ldn), se propone adelantar según el siguiente cronograma:

Hasta 500 viviendas	1 año
De 500 a 1000 viviendas	2 años
De 1000 viviendas en adelante	3 años

Que además de lo anterior, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** manifestó con el fin de obtener presupuesto necesario para la ejecución de las medidas de mitigación, se solicitará autorización del **CONFIS** para comprometer vigencias futuras.

Que así mismo, se propone realizar las medidas de mitigación en la Localidad de Fontibón de acuerdo con las curvas de isoruido demarcadas en el escenario del año 1998 incrementando el número de viviendas ubicadas en la cabecera oriental de la segunda pista, las cuales equivalen a 1540 viviendas y para la Localidad de Engativá en el escenario del año 2003 donde el impacto de ruido supere los 65 dB (Ldn).

Que igualmente se manifestó que en el año de 1998 se van a mitigar las zonas más impactadas con ruidos superiores a los 65 dB (Ldn) localizadas a lo largo de las pistas y la parte de la zona más próxima al aeropuerto sobre la línea de despegue de la primera pista al oriente, que corresponde a los predios ya censados para lo cual poseen el respectivo presupuesto.

Que manifiestan que las demás zonas censadas corresponden a áreas más alejadas del aeropuerto y éstas además de las que deben censar, serán objeto del programa a realizar en 1999.

Que adicionalmente, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** con el objeto de evaluar una eventual operación de la segunda pista sin implementar las medidas de mitigación en la zona de Fontibón entregó la modelación con restricciones de uso de la pista 13R - 13L sin operaciones nocturnas y solamente con aterrizajes realizados por la cabecera 13R, en la cual se utilizó como máximo 159 operaciones de aterrizaje del occidente al oriente, con el fin de evaluar los niveles de ruido que afectarían a la comunidad de Fontibón por este tipo de operaciones.

Que frente a lo anterior es importante señalar lo siguiente:

Que cabe anotar que a la fecha se encuentran terminadas las obras de construcción de la segunda pista del aeropuerto El Dorado.

Que sin embargo para la entrada en operación el numeral 3.12 exige la culminación de las obras de mitigación del ruido.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Que es evidente que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** no ha implementado las citadas medidas de mitigación, lo cual a la luz del numeral anterior impide la puesta en funcionamiento de la obra.

Que así mismo hay que tener en cuenta que en el contrato de concesión del proyecto se pactó una cuantiosa suma como cláusula penal por el incumplimiento de las obligaciones de los contratantes, una de las cuales es el cumplimiento de las exigencias ambientales, que está a cargo de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**.

Que de vencerse el plazo fijado en el contrato para la puesta en marcha de la segunda pista, sin que su funcionamiento fuere factible, la Nación se vería obligada a cancelarle al concesionario el valor de la cláusula penal.

Que no hay que olvidar también que la segunda pista es de una enorme importancia no sólo para los habitantes de la ciudad de Santafé de Bogotá, sino para los de la totalidad del país, por que con ello se aspira superar las dificultades en el tráfico aéreo de la Capital que necesariamente repercuten sobre las restantes ciudades del país.

Que de otra parte no hay que olvidar que el funcionamiento de la segunda pista causa un impacto sobre una parte de la población ubicada en la localidad de Fontibón, efecto que sería aún mucho mayor de no implementarse las medidas de mitigación del ruido en las viviendas y edificaciones de servicio social y comunitario.

Por estas razones y buscando un equilibrio entre la necesidad del país de optimizar el aeropuerto El Dorado y el derecho que tienen los habitantes de las inmediaciones del terminal aéreo a que se les minimicen los efectos del ruido producto de la operación del mismo, este Despacho procederá a modificar el inciso 2do del numeral 3.12 del artículo tercero de la Resolución 1330 de 1.995 de la siguiente manera

1. Se aceptará el cronograma propuesto por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** para la implementación de las medidas de mitigación siempre y cuando se insonoricen 12131 predios que es el número de viviendas que según lo establecido en el oficio SP-98-395 del 24 de abril de 1998, de esa Entidad conforman la zona actual objeto de insonorización, de conformidad con los estudios presentados, discriminados así:

- ♦ Para Fontibón 799 predios
- ♦ Para Engativá 11332.

Que no obstante de acuerdo con la propuesta hecha por esa Entidad, al anterior número de predios debe agregársele, las 1540 viviendas que se localizan en la senda de planeo de la segunda pista y 15 predios más ubicados en la cabecera occidental de la misma, con lo cual a la fecha el número total de predios a insonorizar es de 13686.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Que en consecuencia la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá ajustar el cronograma de actividades a lo que aquí se establece.

Que adicionalmente teniendo en cuenta que la modelación hecha para la segunda pista sin operaciones nocturnas y solamente con 159 aterrizajes en sentido occidente oriente arrojó como resultado que no habrá afectación con niveles ruido superiores a 65 dB (Ldn) sobre las zonas pobladas de Fontibón, este Ministerio estima viable autorizar la entrada en operación de la segunda pista del Aeropuerto el Dorado de esta ciudad, pero de forma gradual conforme a las siguientes condiciones:

- 1) A partir de la fecha de expedición de la presente resolución en un número máximo de 100 operaciones exclusivamente de aterrizaje y con sentido occidente-oriental.
- 2) Los restantes 59 aterrizajes y 68 despegues que aspiran a realizar por la segunda pista podrán llevarse a cabo en la medida en que se implementen progresivamente las medidas de insonorización necesarias en las edificaciones y viviendas de Fontibón, conforme a la siguiente relación:

VIVIENDAS	815
OPERACIONES	127
RESTANTES	

VIVIENDAS	%	OPERACIONES
41	5	1
82	10	2
163	20	3
245	30	4
285	35	5
326	40	7
367	45	9
408	50	11
448	55	14
489	60	18
530	65	23
571	70	30
611	75	38
652	80	48
685	84	59
693	85	61
734	90	78
774	95	100
815	100	127

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

c. Las operaciones a realizar con fundamento en el cuadro anterior, solamente podrán ser de aterrizaje hasta tanto se llegue al 85% de cumplimiento en la mitigación del ruido sobre dicho sector.

d. A partir de este momento se autorizan los decolajes en la proporción establecida en la tabla anterior.

e. Cuando culminen las medidas de mitigación en la totalidad de las edificaciones y viviendas de la localidad de Fontibón según el número indicado en la tabla anterior podrán operar en un 100% la segunda pista.

Que inmediatamente entre en operación plena la segunda pista será necesario realizar un monitoreo de ruido, por el término de un (1) mes en todas las localidades de Fontibón, Funza y Engativá, con el objeto de determinar si existen nuevas áreas sujetas a niveles de ruido superiores a los 65 dB (Ldn).

Que este monitoreo servirá de base para el censo predial que deberá presentarse a este Ministerio a más tardar el día 30 de septiembre de 1998.

Que de resultar nuevas viviendas y edificaciones de servicio social y comunitario impactadas con niveles de ruido superiores a 65 db (Ldn) la mitigación se efectuará con sujeción al siguiente cronograma:

No de Viviendas	Fecha máxima para la mitigación
De 1 a 2000	31 de Diciembre de 1999
De 2001 a 4000	31 de Julio del 2000
De 4001 en adelante	31 de Diciembre de 2000

Que las medidas de mitigación se implementarán comenzando por el mayor grado de afectación a los niveles de exposición sonora y dando prioridad a las edificaciones de servicio social y comunitario.

Que el seguimiento de las operaciones graduales que se autorizan para la segunda pista de acuerdo a las metas señaladas en el cuadro anterior, así como la restricción de operaciones en el horario nocturno, deberán realizarse por este Ministerio, la veeduría ambiental de Fontibón y el DAMA.

Que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá ejecutar la medida de mitigación propuesta en el plan de gestión social del Estudio de Impacto Ambiental para el complejo deportivo Atahualpa, código catastral 006416, consistente en sembrar una barrera viva.

Que la eficiencia y eficacia de las medidas de insonorización, junto con la solución de los efectos colaterales, estarán sujetas a la aprobación de este Ministerio.

Que igualmente se solicitará a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** la realización de las gestiones necesarias tendientes a

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

garantizar la existencia de los recursos necesarios para ejecutar la medidas de mitigación del ruido, en los términos y condiciones anteriormente establecidos.

Que este Ministerio estima necesario que una vez la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** tenga ejecutada la totalidad de las medidas de mitigación en las localidades de Fontibón y Funza, de tal forma que la segunda pista pueda operar en un 100%, deberá realizar un monitoreo permanente por el término de un (1) mes, de manera que pueda determinarse si existen nuevas viviendas en estas tres (3) poblaciones (incluyendo Engativá) que queden afectadas con niveles de contaminación sonora por encima de los 65 dB (Ldn).

Que la información resultante de este monitoreo será la base para el censo predial actualizado al que se hizo alusión anteriormente.

Que este Monitoreo será supervisado por el DAMA, el Ministerio del Medio Ambiente y la veeduría ambiental.

Que igualmente es importante determinar que a partir del año 1999 la tasa de crecimiento del número de aeronaves que utilicen la segunda pista no puede ser mayor a un 5% anual, debido a la ampliación de los conos de ruido y el desplazamiento de las curvas.

Que por esta razón la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá cumplir con las siguientes obligaciones:

- a) Realizar en las tres localidades impactadas, monitoreos semestrales (junio y diciembre de cada año).
- b) Con fundamento en el citado monitoreo la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá presentar las curvas de isoruido asociadas y el censo de viviendas afectadas, de tal forma que se determine si existe necesidad de implementar medidas de mitigación en nuevas edificaciones de servicio social y comunitario y viviendas.
- c) Las obras de mitigación que sea necesario implementar en las edificaciones y viviendas como resultado de este monitoreo, las cuales estarán sujetas al cumplimiento de los plazos que para ese efecto establezca este Ministerio.

Que finalmente al encontrarse concluida la obra de construcción de la segunda pista y lista para operar sin que se hayan implementado las medidas de mitigación resulta evidente que existe incumplimiento por parte de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** razón por cual al tenor de lo dispuesto en el artículo 85 de la Ley 99 de 1993 en concordancia con el Decreto 1594 de 1.984 se abrirá la investigación administrativa sancionatoria correspondiente.

VI. ANÁLISIS DE OTRAS OBLIGACIONES

2130
2135
10024

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Prioridades para la insonorización.

Que de otro lado la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** presentó un esquema de prioridades para la insonorización de los predios así:

- ♦ **Primera Prioridad:** Predios de las zonas II y V (curva 70 y 75 dB (Ldn) y 65 y 70 dB (Ldn).
- ♦ **Segunda Prioridad:** Predios de las Zonas III. (curva 70 y 75 dB (Ldn)
- ♦ **Tercera Prioridad:** Predios de las Zonas IV. (curva 65 y 70dB (Ldn).

Que al respecto este Despacho considera que no es viable aceptar la propuesta de prioridades para implementación de medidas de mitigación propuestas por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**.

Que en consecuencia la forma como deberá llevarse a cabo la implementación de las medidas de mitigación debe considerar en primera instancia a las edificaciones de servicio social y comunitario y posteriormente el siguiente orden:

Para la localidad de Fontibón:

1. Las 15 viviendas del área Rural del Municipio de Funza que se encuentran por encima de la curva de isoruido de los 65 dB (Ldn).
2. Las siguientes manzanas de la localidad de Fontibón:
 - Manzanas 67,28,31,32,34, 33, 13 del Código 006401
 - Manzanas 63, 64, 65, 66, 04, 08, 38, 13, 41, 39, 40, 42, 09, 57, 53, 51, 49, 47, 46 de y parte de la manzana 56, correspondientes al Código 006401.
 - Manzanas 46, 44, 42, 40, 38, 36, 34, 32, 30, 28, 68, 65, 62, 59, 56, 53, 50, 47, 26, 24, 22, 21 del Código 006419 y 94 del código 006414.

Para la localidad de Engativá:

Deberán mitigarse en primera instancia las edificaciones de servicio social y comunitario que se encuentren impactadas dentro de la curva de isoruido con niveles de ruido superiores a los 65 dB (Ldn) y en segunda instancia deberán mitigarse las viviendas que reciban mayor impacto de ruido entre 70 y 75 dB (Ldn) y así sucesivamente hasta culminar.

Realización de talleres.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Que debido a las modificaciones que se le introducirán a la Resolución No. 1330 de 1995, se deberán continuar realizando los talleres ordenados en los numerales 3.10 y 3.13 hasta tanto se culmine el censo predial y las medidas de mitigación.

Que el orden del día de los talleres debe ser concertado con los asistentes y se incluirá toda la información relacionada con las medidas que se adoptarán para mitigar los niveles de ruido que se producirán por efecto de la operación del terminal aéreo tales como, procedimiento de operación de las dos pistas, procedimientos de despegue y aterrizaje, funcionalidad de las barreras antiruido, restricción de vuelos en horario nocturno, etc.

VII MEDIDAS DE MITIGACIÓN DEL RUIDO

Que a continuación este Despacho efectuará la evaluación al diseño de las medidas de mitigación contra el ruido a implementar en las zonas aledañas al aeropuerto.

Especificaciones técnicas y condiciones de trabajo:

Que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** presentó en un documento el diagnóstico de la situación actual de las construcciones que serán sometidas a insonorización, en la que se describen los tipos de ventanas, puertas, muros y cielorasos existentes, con el fin de identificar las soluciones más convenientes acorde con cada estructura.

Que allí se afirma que existe una gran diversidad de diseños arquitectónicos y tipos de ventanas, puertas y techos debido a las condiciones socioeconómicas de la población lo que dificulta el proceso de clasificación. Sin embargo, se realizó una tipificación de cada uno de estos elementos que conforman las estructuras.

Que en segunda instancia, se presentan los criterios considerados para realizar la insonorización, planteando "Un programa de insonorización que busque aislar mediante aplicaciones herméticas ciertas áreas de la vivienda, lo cual implica realizar modificaciones en las condiciones de VENTILACIÓN, HUMEDAD Y TEMPERATURA."

Que con esta premisa mas adelante se enfatiza que "No conviene hermetizar áreas como cocinas, y depósitos de gas, puesto que los escapes y/o productos de la combustión no tendrían como salir de la habitación y podrían poner en peligro la salud y la vida de las personas".

Que se afirma además "que no sería prudente insonorizar aulas pequeñas en establecimientos educativos, con áreas menores de 16 metros cuadrados, donde eventualmente pueda alojarse un número cercano a 30 estudiantes en una hora, pues el calor y la falta de aire harían necesario abrir las ventanas, con lo cual sería inocua la insonorización".

Que continúa el texto manifestando que "Ciertos recintos institucionales, como iglesias, salones comunales y otros similares han sido diseñados para permanecer abiertos cuando están en uso, para facilitar la entrada y salida de personas a

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

voluntad, lo que obliga a mantener las puertas abiertas. Además el sistema de ventilación está concebido para facilitar el intercambio permanente de aire frío externo y aire caliente interno, por lo cual la insonorización de tales recintos resultaría innecesaria e inocua y además..... perjudicaría las condiciones acústicas del medio".

Que por último, se afirma que "En muchas viviendas, la zona social (sala comedor) está integrada al garaje y/o a la cocina. En tales condiciones, tampoco sería prudente insonorizar (hermetizar) dichas áreas, por los peligros a la salud. Tampoco sería útil o práctico insonorizar las áreas sociales de la vivienda, cuando ellas estén integradas a espacios libres, a través de puertas corredizas, marquesinas, claraboyas de iluminación ventilación u otras similares."

Que en resumen el programa de mitigación del ruido en los alrededores del aeropuerto propuesto por la Aeronáutica Civil, solo aplicaría a los siguientes casos:

1) En viviendas: Solo se insonorizarían las zonas de descanso (**ALCOBAS**). La zona social podría ser objeto de insonorización, solo si las habitaciones respectivas son o pueden ser utilizadas indistintamente como alcobas y área social, siempre y cuando no estén integradas o no formen parte de garajes, cocinas o espacios abiertos. Además afirman que no insonorizarían recintos muy pequeños con áreas inferiores a 9 metros cuadrados por problemas de suministro de aire y ventilación.

2) En edificaciones institucionales: En puestos de salud y hospitales se insonorizará TODO, salvo pasillos, salas de espera, sótanos, garajes, cocinas, restaurantes y áreas comunicadas con espacios abiertos.

3) En colegios o escuelas: (AULAS QUE GARANTICEN UN VOLUMEN DE AIRE SUPERIOR A 1 METRO CÚBICO POR PERSONA POR HORA) aproximadamente 16 metros cuadrados de área para 30 estudiantes y clases de máximo una hora.

Que no se consideró por parte de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, ni práctico insonorizar iglesias, salas comunales u otros recintos con altas exigencias de ventilación y/o con sistemas de operación ingreso y egreso permanente. Al respecto manifiestan que eventualmente instalarían doble puerta.

Que al respecto este Despacho considera que el programa de insonorización (**HERMETIZACIÓN**) de las edificaciones y viviendas impactadas con niveles de contaminación sonora, debe llevar implícito las correspondientes modificaciones en las condiciones de ventilación, humedad y temperatura.

Que de ninguna manera este argumento puede ser empleado para desistir de aislar una determinada estructura que se encuentre sometida a niveles de ruido superiores a los permisibles por efecto de la operación del aeropuerto, sobre todo si se trata de aulas escolares, ancianatos, centros de salud, en los cuales se requiere

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

con mayor prioridad garantizar suficiente oxigenación, aireación, control de temperatura y humedad.

Que por lo anterior, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DEL AERONÁUTICA CIVIL** deberá presentar a este Ministerio en un plazo no mayor a 30 días calendario las medidas tendientes a mitigar los efectos colaterales que se generan por la implementación de las medidas de insonorización, tales como las altas temperaturas, la falta de aireación y oxigenación, entre otras, de acuerdo con las características de cada una de las edificaciones de servicio social y comunitario y las viviendas que lo requieran; estas medidas deberán ser implementadas independientemente del área a insonorizar, para el caso de alcobas, aulas de clases, guarderías, etc.

Que por otro lado, como proyecto piloto se escogieron nueve edificaciones tipo a insonorizar como prototipos, obteniendo los siguientes resultados en términos de eficiencia de las obras y medidas de mitigación implementadas:

RESULTADOS MEDICIONES DE RUIDO INTERNO - PROYECTO PILOTO			
PROYECTO Nº	LDN (ANTES)	LDN (DESPUÉS)	LDN (REDUCIDO)
1	52.7	51.3	1.4
2	54.3	51.4	2.9
3	59.6	58.4	1.2
4	66.7	56.8	9.9
5	61.3	47.6	13.7
6	66.6	57.5	9.1
7	64.4	55.1	9.3
8	57.4	50	7.4
9	61.3	59.1	2.2

Que una vez analizada la efectividad de las medidas de mitigación contra el ruido, de conformidad con los resultados del monitoreo realizado por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** a las edificaciones y viviendas seleccionadas como proyecto piloto, sometidas a niveles de ruido superiores a los permisibles por efecto del aeropuerto citado, este Ministerio encuentra que algunas de ellas registran una efectividad mínima, con lo cual no se garantiza un abatimiento del ruido confiable.

Que en consecuencia se considera necesario que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, garantice un abatimiento de ruido mínimo de 9 dB (Ldn), entre el exterior y el interior de cada una de las edificaciones y viviendas sometidas a este impacto sonoro; en todo caso los niveles de ruido después de realizar la insonorización en el interior de las edificaciones sometidas a niveles de ruido superiores a los permisibles por efecto de la operación del aeropuerto deberán registrar como máximo 65 dB (Ldn).

2157
2440
10028

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Que la eficiencia y eficacia de las medidas de insonorización, junto con la solución de los efectos colaterales, estarán sujetas a la aprobación de este Ministerio.

6. Incumplimiento de los numerales 3.5, 3.7, 3.8, 3.11, 3.12, 3.13 del artículo tercero y del artículo decimosexto de la resolución 1330 de 1.995.

Que teniendo en cuenta que mediante oficio de fecha 14 de mayo de 1995 los señores OSCAR GONZÁLEZ VILLAMIL, EFRAÍN VILLAMIL Y JORGE ZAMUDIO, actuando en calidad de Veedores Ambientales de Fontibón, manifestaron a este Ministerio que existía incumplimiento por parte de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** de los numerales 3.5, 3.7, 3.8, 3.11, 3.12 y 3.13 del Artículo tercero y además del Artículo 16 de la Resolución 1330 de 1995, este Despacho considera lo siguiente:

Que con respecto al Numeral 3.5 de la Resolución 1330 de 1995, cabe advertir que efectivamente la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** no ha dado cumplimiento a lo allí establecido, razón por la cual mediante el Auto 327 del 20 de mayo de 1997 se le inició el correspondiente proceso sancionatorio.

Que en cuanto al Numeral 3.7 del artículo tercero de la Resolución citada; cabe advertir que si bien la Aeronáutica Civil envió a este Ministerio el Manual de Abatimiento de Ruido, éste presenta algunas inconsistencias que serán objeto de pronunciamiento por parte de este Despacho mediante el correspondiente acto administrativo.

Que adicionalmente a lo anterior, este Despacho al momento de responder los argumentos esbozados por el DAMA en relación con el Nuevo Estudio de Impacto del Ruido resolverá las inquietudes planteadas por la comunidad al respecto.

Que en lo referente al numeral 3.8 es pertinente manifestar que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** tiene implementadas las redes de monitoreo de aguas superficiales y subterráneas y de calidad de aire de lo cual envía a este Ministerio los informes pertinentes.

Que en lo concerniente al Numeral 3.11 es pertinente manifestar que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** no ha cumplido en su totalidad con esta obligación, motivo por el cual en el proceso sancionatorio al que se hizo alusión anteriormente se le formuló el cargo respectivo.

Que así mismo cabe manifestar que dentro de la modificación de la Licencia Ambiental, solicita se le autorice la presentación del censo predial actualizado al día 30 de Septiembre de 1998, frente a lo cual nos manifestamos en los acápites anteriores de esta resolución.

Que con respecto a los numerales 3.12 y 3.13 cabe anotar que el incumplimiento por parte de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA**

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

CIVIL a estas obligaciones, también es objeto de la investigación sancionatoria iniciada mediante el aludido Auto 327.

Que específicamente en cuanto a la obligación contenida en el numeral 3.12 del Artículo Tercero de la Resolución 1330 la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** solicitó modificación de la Licencia Ambiental; aspecto sobre el cual ya nos pronunciamos en la presente resolución.

En lo referente al artículo 16 de la Resolución citada, se debe manifestar que el incumplimiento de esta obligación también está incluida en la investigación sancionatoria que se ha hecho alusión anteriormente.

VII. REPAVIMENTACIÓN DE LA PRIMERA PISTA.

Que mediante oficio de fecha 27 de Mayo de 1.998 la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** dando respuesta al oficio 614 del 20 de Mayo de 1.998 transcribió la programación de los procedimientos de operación de la primera pista durante los trabajos de repavimentación, manifestando que a partir del 16 de Junio del presente año se hará un cierre parcial de la primera pista entre las 06:00 H.L. y las 21:00 H.L. desplazando el umbral, y argumentando que en caso de operar la segunda pista lo hará siguiendo las normas de la licencia ambiental.

Que al respecto es pertinente reiterar que bajo ninguna circunstancia, so pretexto de repavimentar la primera pista se puede trasladar el tráfico aéreo de esta a la segunda pista. La operación de la segunda pista deberá sujetarse a lo establecido en el punto 5 de las consideraciones de este despacho.

VIII. CONSIDERACIONES DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DEL MEDIO AMBIENTE DEL DISTRITO CAPITAL DAMA.

Que mediante oficio de fecha 3 de Junio de 1.998 el Subdirector de Calidad Ambiental del **DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DEL MEDIO AMBIENTE DAMA** envió los siguientes comentarios:

a. La discusión sobre el plazo para la reconversión de las aeronaves se debe aplazar, dado que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** no conoce la cifra exacta de aeronaves que no cumplen con este requisito, así como las aerolíneas propietarias de las mismas.

b. La Aeronáutica Civil ha presentado el INM (Integrate Noise Model) que es un programa de predicción de ruido utilizado para evaluar cambios en el impacto del ruido relacionados con cambios en operaciones aeroportuarias. Este es un modelo de valores medios diseñado para estimar efectos medios a largo plazo con base en condiciones medias anuales de operación.

Por la anterior razón pueden existir diferencias entre los valores pronosticados mediante el modelo y los medidos en campo con los criterios del DAMA.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

- c. La ubicación de los equipos de medición no corresponde a las especificaciones técnicas exigidas para este trabajo por cuanto se sacrifica precisión por seguridad de los equipos.
- d. Los niveles promedio horarios no ilustran el verdadero impacto de ruido que genera el paso de cada aeronave por el punto de medición.
- e. Hasta la fecha no se ha presentado el Manual de Operaciones definitivo para el aeropuerto, lo que significa que las modalidades de operación seleccionadas y la distribución horaria estipulada en el 3.2.2. de modelación de ruido, pueden sufrir alteraciones.
- f. El modelo no contempla los niveles de presión sonora generados exclusivamente por la operación de la segunda pista.
- g. No es claro el planteamiento de insonorizar únicamente las áreas de descanso de las viviendas por cuanto las modalidades de operación indican que el ruido nocturno será mínimo.
- h. Consideran que algunos de los sistemas de insonorización empleados hasta la fecha en las viviendas presentan deficiencias técnicas y por lo tanto en la eficacia de mitigación.
- i. Aunque los sistemas de insonorización utilizados por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** son los más conocidos por la acústica en el país, el DAMA conoce mecanismos electrónicos que no requieren mayor infraestructura en las residencias y por lo tanto no varían las condiciones climáticas de las mismas.
- j. La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** no ha presentado hasta la fecha los programas de reparación en la primera pista ilustrando los efectos que se generarán por utilización de la segunda pista como única opción y los planes de contingencia para dicho evento.
- k. Solicitan que en caso de ser modificada la licencia ambiental se le exija a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** implementar sistemas de monitoreo de ruido con datos reales como el sistema SABRE o el sistema BRUEL & KJAER, los cuales ofrecen datos sobre las operaciones, niveles de ruido generados, por las aeronaves.
- l. Igualmente solicitan que los datos se suministren por una o dos estaciones de monitoreo que se comuniquen con una central de información en el DAMA.
- m. Manifiestan que se debe exigir a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** estadísticas reales del comportamiento de la flota aérea ya que aún cuando han informado que no habrá aumento en la flota de aviones existente, en el documento que presentaron a esa Institución sobre el INM se establece que para el año 2010 se aumentarán los predios afectados debido al aumento en la flota de aviones.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

n. Solicitan se le exija a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** que presente definitivamente el censo predial con el número de viviendas a insonorizar, incluyendo los cambios arrojados por los últimos monitoreos de ruido.

Que al respecto este Despacho considera pertinente aclarar lo siguiente:

Para el proyecto de la referencia se hacia indispensable pronosticar cuales áreas serian afectadas por la operación de la segunda pista, para proceder a mitigar estos impactos ambientales.

Que se consideró que no tenía objeto realizar mediciones de campo en una zona donde en la actualidad no existe impacto por la operación de la segunda pista (Fontibón) salvo para determinar el ruido de base. Adicionalmente la metodología para evaluar y cuantificar este impacto se basa en monitoreos dB (LDN) debido a que los eventos puntuales no responden a valoraciones representativas.

Que efectivamente deben existir diferencias entre las mediciones de campo y las modelaciones de exposición futura al ruido, debido a que precisamente cualquier modelo es una aproximación a la realidad, y además que las mediciones de campo sin operar la segunda pista no son, ni eran válidas para determinar las futuras áreas de mitigación contra el ruido que generará la operación de la pista nueva.

Que por último y consecuentemente, este mismo criterio debió ser empleado para la zona de Engativá pues las proyecciones deben involucrar la operación de la totalidad del aeropuerto con la flota global operando y sus efectos sobre los alrededores.

Que el Manual de Procedimientos de Abatimiento de Ruido, presentado a este Ministerio por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** no contemplaba los cambios en los procedimientos de vuelo, por lo cual mediante el correspondiente acto administrativo se efectuó un pronunciamiento, requiriendo así mismo que dicho manual se presentara en forma coherente.

Que al realizarse el **Nuevo Estudio de Impacto de Ruido**, se informaron los cambios en las trayectorias de vuelo, las nuevas curvas de isoruido y los procedimientos de vuelo definitivos entre otros.

Que en consecuencia el Ministerio del Medio Ambiente procederá a requerir a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** para que presente un documento debidamente compilado.

Que en relación con la sugerencia de imponer a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** la implementación de tecnología para realizar monitoreo de ruido (SABRE, Bruel & Kjaer), se considera inconveniente desde el punto de vista técnico, por cuanto lo que se persigue es la determinación

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

de unos resultados técnicamente confiables, independientemente de los sistemas o equipos que se empleen para tales fines.

Que además si lo que se pretende es controlar aquellas aerolíneas y pilotos que incumplan los reglamentos (alturas, pesos, trayectorias, niveles de emisión de ruido, etc.), consideramos que este aspecto hace parte integral del Manual de Procedimientos de Abatimiento de Ruido.

Que lo anterior, no quiere significar que este Despacho desconozca la existencia a nivel mundial de gran cantidad de tecnologías para afinar el monitoreo de ruido y asegurar el cumplimiento de las restricciones por emisiones de ruido (Cirrus Ltd, Compac, Data General Equipment Corp, GEI/Gesyltec, IBM, Lochard Environmental System, Siemens, Bruel & Kjaer, etc), las cuales representan una alternativa de medición y control.

Que respecto a la inquietud sobre el incremento en la flota de aviones, esta se contempló con las proyecciones realizadas en el número de operaciones y frecuencia de las mismas en el estudio de impacto de ruido presentado por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** para la vigencia del año 2010.

Que en lo referente a la efectividad, cubrimiento y efectos colaterales de las medidas de insonorización de edificaciones, igualmente ha sido contemplado en el análisis realizado en los anteriores considerandos teniendo en cuenta el estudio presentado por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** y los planteamientos formulados por la Veeduría Ambiental y algunos asistentes a la audiencia pública. No obstante lo anterior, se ha previsto valorar tales medidas de mitigación mediante el correspondiente seguimiento y monitoreo a las mismas.

Que en relación con las observaciones sobre el censo y demás, este Despacho ya se pronuncio al respecto en la presente resolución.

Que en cuanto al planteamiento de la existencia de novedosos mecanismos electrónicos como sistemas de insonorización que no varían las condiciones de temperatura y aireación de las viviendas y edificaciones, consideramos que esta es una alternativa a tener en cuenta por parte de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**.

IX. RESPUESTAS AUDIENCIA PUBLICA

1. Sobre el nuevo estudio de impacto de ruido:

Que en cuanto a este aspecto es pertinente manifestar que las nuevas modelaciones realizadas por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** utilizando el modelo INM reflejan las operaciones de despegue y aterrizaje bajo ciertos criterios expuestos en el mencionado estudio.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Que el sistema de monitoreo implementado durante el año 1997 y parte de 1998 recoge no sólo el ruido producido por las operaciones de despegue y aterrizaje de aeronaves, sino también el ruido base proveniente de fuentes diferentes a la operación del Aeropuerto El Dorado (la comunidad, vehículos, industrias, entre otros). Estos aspectos deberán ser tenidos en cuenta en la ejecución del monitoreo que se realizará una vez entre a operar la segunda pista en un 100%.

2. En cuanto a la generación de los aviones:

Que en cuanto a este punto este Ministerio ya se pronunció en el transcurso de esta providencia.

Que no obstante cabe anotar que con la operación de aeronaves de tercera generación se disminuye en forma notoria la contaminación sonora.

Que lo anterior lo podemos apreciar de mejor forma con el documento denominado ALPHA NOISE ABATEMENT HANDBOOK, el cual en su página 6-1-2 establece el siguiente parangón entre las operaciones de una aeronave de etapa 2 de ruido y una de etapa 3:

1. Un evento de ruido de una aeronave etapa 2 de ruido en el día, equivale a 10 eventos de ruidos de una aeronave etapa 3 en el día.
2. Diez (10) eventos de ruido de aeronaves etapa 2 de ruido en el día, equivalen a 100 eventos de ruido con aeronaves etapa 3 de ruido.

Como se puede apreciar las diferencias entre aeronaves etapas 2 y 3 de ruido, son considerables.

3. En cuanto a la modificación de la restricción de horario nocturno:

Que frente a este aspecto ya se realizó un análisis con anterioridad.

Que sin embargo, cabe destacar que no existe impedimento alguno para que a las aeronaves que cumplen con la etapa tres (3) de ruido, que son aeronaves con menores niveles de ruido, se les prohíba su operación en el horario nocturno en el Aeropuerto el Dorado de esta ciudad.

4. En cuanto a las obras de mitigación de ruido:

Que sobre este particular este Despacho se pronunció en punto V de esta providencia.

Que no obstante no sobra aclarar que las edificaciones y viviendas a las cuales se les debe implementar medidas de insonorización, son aquellas que queden cobijadas dentro de los niveles de ruido por encima de los 65 dB (Ldn) como

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

resultado de la aplicación del modelo internacional para determinar curvas de ruido, denominado Integral Noise Model (INM).

5. En cuanto a la red de monitoreo:

Que en relación con este tema ya fue tratado con anterioridad en esta providencia.

Que además de lo anterior es necesario agregar respecto de la red de monitoreo de ruido adoptada por el Consorcio IGA LTDA - EPAM LTDA que este Ministerio autorizó el Plan de Monitoreo de niveles de ruido propuesto en el Estudio de Impacto Ambiental.

Que para estos efectos, se adoptaron ocho (8) puntos de monitoreo de ruido, los cuales se rotan hacia las zonas donde se identifiquen inicialmente los niveles más críticos de ruido, con el fin de obtener mejor calidad de información para la determinación de las curvas de isoruido.

Que así mismo considera este Despacho que con los (8) sonómetros instalados, haciendo un uso adecuado y óptimo se puede realizar el monitoreo requerido, motivo por el cual no debe existir distorsión de la información.

Que así mismo, por tratarse de aspectos netamente técnicos, que necesitan del personal capacitado para su instalación y uso adecuado, se consideran técnicamente aceptables.

Que con estas medidas ya realizadas y con las ya programadas para el próximo semestre se pretende verificar lo establecido por el modelo y construir nuevas curvas, con lo cual se realizará un conteo definitivo actual de las viviendas afectadas a más tardar el 30 de septiembre de 1998.

6. En lo que respecta al manual de procedimiento para el abatimiento de ruido:

Con respecto a la solicitud de pronunciamiento del Manual de Procedimiento este Ministerio en los considerandos anteriores analizó el tema.

Que en cuanto a la báscula de pesaje se debe aclarar que su implementación forma parte del manual de procedimiento de abatimiento de ruido. Su diseño e instalación fue contratado con técnicos de la OACI y la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** considera que estará en servicio a más tardar a finales del mes de septiembre del año en curso.

Que el pesaje deberá realizarse de manera obligatoria a la totalidad de aeronaves de carga que operan desde el aeropuerto El Dorado y de manera aleatoria a la

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

flota aérea restante, sobre una muestra no inferior al 10% del total de las aeronaves de primera, segunda y tercera etapa de ruido.

7. En cuanto al censo predial

Que en relación con este punto se anota que fue considerado anteriormente en esta providencia.

8. Con respecto a las pruebas de motor:

Que frente a este punto en el transcurso de esta providencia se efectuó un pronunciamiento sobre el particular.

Que sin embargo con el propósito de lograr que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** cumpla con la construcción de las instalaciones para la prueba de motores, se modificará el numeral 3.5. con el objeto de conceder nuevos plazos para la presentación de los planos y diseños, así:

- Un (1) mes para la presentación de los planos y diseños.
- Diez (10) meses para la construcción de las instalaciones.

Que mientras se tienen construidas las anteriores instalaciones se autoriza de manera provisional, la realización de las pruebas de motores en el extremo occidental de la cabecera de la pista 13R.

9. Con respecto a los talleres a realizar con la comunidad

Que lo que tiene que ver con este punto fue tratado anteriormente en la presente resolución.

10. Póliza de cumplimiento

Que dentro de la Audiencia Pública se solicita el cambio de la póliza de cumplimiento ordenada en numeral 316. del artículo tercero de la Resolución 1330 de 1.995 cambiarla por una póliza de responsabilidad civil extracontractual que ampara los riesgos de las operaciones aéreas daños a viviendas y daños a la salud.

Que de otra parte se solicitó también la constitución de una póliza de seguros para cubrir riesgos a la salud e indemnizaciones por siniestros causados por el transporte aéreo.

Que al respecto es importante recordar que la Constitución Política en su artículo 84 establece expresamente lo siguiente: "Cuando un derecho o una actividad hayan

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

sido reglamentados de manera general, las autoridades públicas no podrán establecer ni exigir, permisos, licencias o requisitos adicionales para su ejercicio.

Que es así como en el artículo tercero, parágrafo 1o del Decreto 1753 de 1.994, se determina la clase de póliza que es posible exigir al beneficiario de una licencia en los siguientes términos: "Cuando el beneficiario de una licencia ambiental debe prestar una póliza de cumplimiento o garantía bancaria, a favor de la autoridad ambiental competente, según esta lo determine, teniendo en cuenta los riesgos inherentes del proyecto, obra, actividad y otras garantías ya constituidas, con el fin de asegurar el cumplimiento de los términos, condiciones, exigencias u obligaciones de la licencia ambiental, tales garantías serán prestadas hasta por un monto máximo del treinta por ciento (30%) del valor anual del plan de manejo ambiental".

Que en consecuencia, no es jurídicamente posible exigirle al beneficiario de una licencia ambiental una garantía diferente a la prevista en el citado artículo.

Que fue así como mediante la Resolución 1330 modificada por la Resolución 1389 del 7 y 22 de Noviembre de 1.995 respectivamente se estableció en el numeral 3.16. una póliza de cumplimiento a favor del Ministerio del Medio Ambiente por un valor del veinte por ciento (20%) del valor anual del costo total del plan de manejo; monto que a criterio de esta Entidad, constituía garantía suficiente para la compensación, corrección, mitigación y manejo de los impactos y efectos causados por el proyecto.

Que respecto de la póliza se observa que hasta el día de hoy no se ha constituido por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, razón por la cual el Ministerio del Medio Ambiente inició en su debida oportunidad una investigación administrativa ambiental que en la actualidad se encuentra en curso.

Que de acuerdo con lo anterior, teniendo en cuenta que se aceptará una modificación en el plazo de implementación de las medidas de mitigación del ruido en las viviendas aledañas al aeropuerto y con miras a garantizar en debida forma la compensación, corrección, mitigación y manejo de los impactos y efectos causados por el proyecto en estudio, el Ministerio del Medio Ambiente mediante la presente providencia modificará parcialmente el numeral 3.16 de la Resolución 1330 y 1389 del 7 y 22 de Noviembre de 1.998 en el sentido de que la póliza de cumplimiento equivalente al 20% del costo total de las obras de mitigación de ruido, se deberá constituir por el tiempo que dure su implementación y dos (2) años más, para lo cual se otorgará un plazo de un (1) mes contado a partir de la ejecutoria de la presente providencia.

11. Efectos del ruido en la salud de la comunidad.

Que al respecto en la Audiencia Pública, se afirmó lo siguiente:

- La comunidad de Engativá se opone a la modificación de los numerales 3.1, 3.2, y 3. 3 de la Resolución 1330 de 1.995 por la incidencia que tiene en la

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

salud el ruido producido por los aviones en los habitantes de los barrios afectados.

- Se manifiesta preocupación por los efectos en la salud, en la comunicación y en el comportamiento de los habitantes de los barrios aledaños al aeropuerto que puede generar el ruido de cierta intensidad producido por los aviones que operan en el aeropuerto.
- Se pide que el Ministerio del Medio Ambiente aclare en el numeral 3.12, cuales son las medidas de mitigación contra el riesgo de salud que la Aeronáutica Civil debe tomar por la operación del aeropuerto.
- Se solicita incluir en la modificación de la licencia ambiental lo siguiente: "La aeronáutica Civil debe realizar a través de la Secretaría de Salud o del Instituto INSOR los estudios de epidemiología y morbilidad a los habitantes de la totalidad de los barrios afectados por la operación del aeropuerto. Estos estudios se harán con énfasis en la parte audiológica, deberán determinar el porcentaje de pérdida auditiva de las personas residentes en los barrios afectados. Estos estudios no deben ser mayores a dos (2) años y de estos se deben desprender las medidas de mitigación en la parte de salud, así como las compensaciones económicas a que haya lugar para las personas afectadas por las operaciones del Aeropuerto El Dorado".
- Se solicita que en la decisión que tome el Ministerio se incluya la conformación de una red de monitoreo para la Salud y se obligue a la Aeronáutica Civil a instalar en los Hospitales de Engativá y Fontibón, equipos para llevar a cabo este monitoreo con toda la población afectada.

Que con respecto a los numerales 3.1 y 3.2 este Despacho se pronunció en los anteriores considerandos.

Que así mismo es pertinente manifestar que hasta el momento no se ha solicitado la modificación del numeral 3.3. de la resolución 1330 de 1.995, por lo cual se mantiene vigente en su integridad.

Que frente al numeral 3.12. este Despacho se pronunció anteriormente.

Que respecto a las restantes solicitudes hechas en la Audiencia Pública frente a este aspecto, consistentes en ordenar la realización de estudios de epidemiología y morbilidad a los habitantes de los barrios afectados por la operación del aeropuerto El Dorado, así como la instalación de una red de monitoreo para la salud, por no estar dentro del ámbito de competencia de este Ministerio, este Despacho dispone dar traslado de estas solicitudes al Ministerio de Salud y la Secretaría de Salud del Distrito Capital de Santafé de Bogotá, con el objeto de que se de respuesta a las mismas.

12. Idoneidad de los contratistas.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Que frente a este punto se procederá a dar traslado a la **Procuraduría General de la Nación** de la petición hecha durante la Audiencia Pública, en el sentido de que esta entidad determine si los contratistas de las obras de mitigación tienen la experiencia de que habla la Ley 80 de 1.993, si han hecho trabajos de igual naturaleza y si las dos interventorías son las más idóneas para ejecutar el control de las obras.

13. Tasa retributiva y compensatoria por los efectos del ruido.

Que dentro de la Audiencia Pública se solicitó también que en la resolución que expida el Ministerio se incluya que las actividades contaminantes producidas por los aviones que operan en el aeropuerto El Dorado, deben pagar la **Tasa retributiva y compensatoria** por las consecuencias nocivas de estas actividades, destinada en su totalidad para medidas ambientales y de mitigación en la salud de los habitantes.

Que sobre el particular es pertinente acotar que de acuerdo con la Ley 99 de 1.993 las tasas retributivas, compensatorias y por utilización de aguas constituyen rentas de las Corporaciones Autónomas Regionales con unos fines específicos claramente definidos en los artículos 42 y 43 de la ley en cita, razón por la cual no es jurídicamente viable destinar el producto de las mismas, para fines distintos a los previstos en estas normas.

Que igualmente es preciso aclarar que en la actualidad no existe reglamentación alguna que determine el pago de una tasa retributiva o compensatoria por los efectos del ruido.

Que sin embargo, este Ministerio determinará en la presente providencia que en el evento en que se reglamenten las tasas por ruido, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá cancelar el valor correspondiente a la autoridad ambiental regional que determine dicha norma.

14. Desviación de río Bogotá

Que en la audiencia pública se solicita un pronunciamiento público del Ministerio, de la **CAR** y de la **EMPRESA DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO** en el sentido de que el diseño hidráulico y la sección del canal de desviación del río Bogotá no tienen ni tendrán, ninguna incidencia en el funcionamiento del río y posibles represamientos tanto aguas arriba como aguas abajo del tramo desviado que conlleve inundaciones en barrios y sectores de Suba, Engativá, Fontibón, Kennedy y Bosa.

Que frente a este aspecto, y por tratarse de una licencia ambiental ordinaria que no cobijó el permiso de desviación del cauce del río Bogotá, este Ministerio se abstiene de pronunciarse sobre la materia y procederá a oficiar a la **CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE CUNDINAMARCA CAR** con el fin de que conceptúe

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

sobre este aspecto, toda vez que dicho permiso fue otorgado directamente por esta entidad, en su condición de máxima autoridad ambiental de la zona.

Que igualmente y conforme a lo solicitado, se dará traslado a la **EMPRESA DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO DE BOGOTÁ** para que realice un pronunciamiento al respecto.

15. Colector de aguas negras del barrio El Mirador.

Dentro de la Audiencia Pública se solicitó un pronunciamiento de **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** y de la **EMPRESA DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO** sobre el problema del colector de aguas negras del barrio el Mirador que desagua al canal de aguas lluvias del costado norte de la pista colindante con Engativá. Lo anterior dado las graves consecuencias ambientales y sanitarias del taponamiento de este colector de aguas negras.

Que en consecuencia, al igual que en los puntos anteriores se dará traslado a las respectivas entidades para que realicen lo propio.

16. Creación de un Fondo para la reposición de los materiales mitigantes.

Que dentro de la Audiencia se solicita también la creación de un fondo para la reposición de los materiales mitigantes ya que estos tienen una vida útil corta en condiciones normales y el ruido se presentará hasta que trasladen el aeropuerto a otro lugar.

Que al respecto cabe anotar, que en virtud de lo dispuesto en el artículo 2o del Decreto Ley 3130 de 1.968 en concordancia con el artículo 5o del Decreto Ley 1050 de 1.968, los fondos son un sistema de manejo de cuentas de parte de los bienes o recursos de un organismo, para el cumplimiento de los objetivos contemplados en el acto de su creación y cuya administración se hace en los términos en éste señalados. Cuando a estas características se les suma la personería jurídica dichos fondos son considerados establecimientos públicos y **estos sólo pueden ser creados por ley o autorizados por ésta y deben estar enfocados a atender funciones administrativas conforme a las reglas del derecho público.**

Que en consecuencia no es posible acceder a lo requerido mediante este acto administrativo.

17. Reglamentación sobre ruido ambiental

Que en la Audiencia Pública se solicitó al Ministerio reglamentar sobre **ruido ambiental.**

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Que en relación con este punto es importante destacar que a la fecha se encuentra en proceso de elaboración y discusión un proyecto de norma relacionado con la contaminación por ruido en desarrollo de lo establecido por la Ley 99 de 1.993 y el Decreto 948 de 1.995.

18. Manejo de la vibración.

Este Ministerio con el objeto de atender ese planteamiento considera pertinente requerir a la Aeronáutica Civil para que en un término de seis meses elabore y presente un estudio técnico que permita establecer las implicaciones por vibraciones ocasionadas por el funcionamiento del aeropuerto.

19. Rebaja en los impuestos y en los servicios públicos.

Que en la Audiencia se pide que **se rebajen los impuestos y el valor de los servicios públicos** en las localidades afectadas por el aeropuerto El Dorado.

Que en lo que tiene que ver con la exención de impuestos a la renta es pertinente recordar, lo dispuesto en el Art. 338 Constitución Política de Colombia que determina claramente que solamente el Congreso, las asambleas departamentales, y los concejos municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. La ley las ordenanzas o los acuerdos deben fijar directamente los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables y las tarifas de los impuestos.

Que de igual forma la Constitución Política establece que la ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen, pero el sistema y método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos.

Que de acuerdo con lo expuesto rige el principio según el cual "No hay impuesto sin representación".

Que por lo tanto no es posible acceder mediante este acto administrativo a lo solicitado en este sentido por los asistentes a la audiencia pública.

19. Modificación del estrato socioeconómico

Que en lo que tiene que ver con la modificación del estrato socioeconómico este Ministerio dará traslado de esta petición a la Alcaldía Distrital y a la Oficina de Planeación del Distrito Capital de Santafé de Bogotá, con el fin de que estudien si es viable o no el cambio de estratificación solicitado.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

20. Depreciación de los predios.

Que en la Audiencia Pública se solicita la depreciación de los predios, en relación con este punto se dará traslado al Instituto de Desarrollo Urbano IDU a fin de que si lo estima conveniente se pronuncie sobre el particular.

21. Verdadero alcance del Decreto 1261 del 30 de Diciembre.

Que sobre el particular deberá estarse a lo dispuesto al artículo 63 de la Ley 99 de 1.993 en lo referente al principio de gradación normativa que determina que en relación con el medio ambiente y los recursos naturales se respetarán el carácter superior y la preeminencia jerárquica de las normas dictadas por las autoridades y entes de superior jerarquía.

Que por esta razón se deberá estar a lo dispuesto sobre el particular en el presente acto administrativo, dado su carácter particular y concreto y la competencia exclusiva del Ministerio del Medio Ambiente en lo referente a la construcción y/o ampliación de los aeropuertos internacionales tal y como lo establece el artículo 52 de la Ley 99 de 1.993.

22. Asegurar recursos presupuestales.

Que en la Audiencia Pública, se solicita asegurar recursos presupuestales para la mitigación del ruido en las viviendas.

Que efectivamente por superar las obras de mitigación el periodo de una vigencia fiscal, este Ministerio considera pertinente solicitar la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** adelantar las gestiones que sean necesarias para asegurar en el próximo año los recursos necesarios para llevarlas a cabo oportunamente.

23. Derecho al trabajo.

Que en la audiencia pública se solicita dar vía libre a la operación de la segunda pista, para proteger el **derecho al trabajo** de las personas que dependen económicamente de la operación portuaria.

Que en relación con el conflicto que puede presentarse entre el Derecho al medio ambiente sano y el Derecho al trabajo, vale la pena recordar la Sentencia de la Corte Suprema de Justicia de fecha 20 de Mayo de 1.993 en la que se estableció expresamente lo siguiente: "El derecho al medio ambiente sano tiene primacía y prevalencia sobre el derecho individual al trabajo"

Que igualmente la Sentencia de la Corte Constitucional de octubre 22 de 1.993 en relación con este aspecto y con la protección del medio ambiente y desarrollo

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

económico sostenible, estableció expresamente lo siguiente: "El marco jurídico que regula las actuaciones de los organismos encargados del manejo y aprovechamiento de los recursos naturales ofrece al Estado amplios y diversos mecanismos para alcanzar los fines establecidos en la Constitución y la ley para su preservación, entre los que se cuentan incluso, la posibilidad de ordenar el cierre de empresas, con la consiguiente repercusión en términos de recursos humanos y restricción de las posibilidades de empleo.... El constituyente elevó a rango constitucional la decisión política de hacer compatible el desarrollo económico con la preservación del medio ambiente sano. Tal aspiración que adquirirla expresión positiva en diversas normas de la carta fundamental (CP arts 8,58, 79, 80, 333, 334) fue producto de un entendimiento realista y profundo, en el seno de la Asamblea constituyente, en torno a la necesidad de preservar el medio ambiente de manera que la vida humana de las generaciones presentes y futuras pueda ser garantizada.

Que no obstante la decisión que adoptará este Despacho tendrá en cuenta en su justa proporción tanto el derecho que tienen los trabajadores de las empresas aeronáuticas como el derecho que a gozar de un ambiente sano que le asiste a las comunidades que habitan en las inmediaciones del terminal aéreo de Bogotá.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO.- Autorizar el nuevo modelo de 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 cualquiera 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.

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.

ARTICULO SEGUNDO.- Aclarar el numeral 3.1 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 en el sentido de indicar que la

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

prohibición de operación en el aeropuerto El Dorado, es para aeronaves que no cumplan los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional y no para aeronaves de primera y segunda generación como allí se establece.

ARTICULO TERCERO.- Amonestar a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** por no haber expedido el acto administrativo que determine que a partir del 1o de Enero del año 2000 la operación del aeropuerto internacional El Dorado se hará exclusivamente con aeronaves que cumplan con lo dispuesto en el capítulo 3o del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional, e instarla a que de cumplimiento inmediato a dicha obligación.

ARTICULO CUARTO.- Modificar el inciso primero del numeral 3.2. del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 el cual quedará así:

En el momento de entrar en operación la segunda pista la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** prohibirá la operación de aeronaves que no cumplan con lo dispuesto en el capítulo III del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional entre las 11:00 p.m. y las 6:00 a.m.

Entre las 9:00 p.m. y las 11:00 p.m. las operaciones se realizarán bajo las siguientes condiciones:

1. Las aeronaves de los niveles previstos en el capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional operarán exclusivamente en la primera pista.
2. Las operaciones de descolaje de las aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional, se realizarán en un 100% de oriente a occidente, utilizando la ruta Madrid 2, la cual se encuentra debidamente aprobada por la OACI y la Dirección de Operaciones de la Aeronáutica Civil; de tal forma que bajo ninguna circunstancia podrán sobrevolar la ciudad de Santafé de Bogotá.
3. Las operaciones de aterrizaje de dichas aeronaves se realizarán siempre en dirección Occidente Oriente.
4. El número máximo de operaciones permitido en estas dos (2) horas será el siguiente:
 - Hasta el 31 de diciembre de 1998, un total de dieciséis (16) operaciones.
 - Hasta el 30 de junio de 1999, un total diez (10) operaciones.
 - Hasta el 31 de diciembre de 1999, un total seis (6) operaciones.

En la segunda pista del aeropuerto internacional El Dorado no se permitirá la operación en ningún horario de aeronaves que no cumplan los niveles de ruido

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1995"

previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

Se exceptúan de la anterior medida los aviones que transporten la prensa y las aeronaves que se encuentran en emergencia. En este último caso la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá reportar este hecho al **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** en un plazo no mayor a tres (3) días después de sucedido en evento.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** en un plazo de dos (2) meses deberá aportar a este Ministerio las correspondientes certificaciones y/o documentos expedidos por la OACI o de la entidad acreditada que haga sus veces, en las cuales se certifique la homologación de aeronaves en cumplimiento de lo contemplado en el Capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional, especificando claramente a cuales aeronaves se les ha efectuado alguna modificación para lograr dicho nivel de ruido.

El seguimiento a la restricción de operaciones en el horario nocturno deberá realizarse por este Ministerio, la veeduría ambiental de Fontibón y el DAMA.

ARTICULO QUINTO.- Modificar el numeral 3.11 del artículo 3 de la resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1995 el cual quedará así:

LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá presentar a más tardar el día 30 de Septiembre de 1998 el censo predial actualizado que incluye todas las unidades de vivienda y edificaciones de servicio social y comunitario que estarán sometidas a niveles de ruido entre 65 y 75 dB (Ldn), independientemente del uso del suelo y de acuerdo con la modelación presentada para el año 1998 (entrada en operación de la segunda pista).

En el censo predial se deberán cobijar las edificaciones de servicio social y comunitario y las viviendas que resulten impactadas con niveles de ruido por encima de los 65 dB (Ldn) como producto de los monitoreos de ruido que se realizarán una vez se encuentren operando normalmente las dos pistas del aeropuerto internacional EL DORADO.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá entregar un plano a escala 1:5000 donde se indique el área censada y se especifique dicha información.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá realizar cada seis (6) meses nuevos monitoreos, con el objeto de mantener actualizado el censo predial y poder implementar las medidas de insonorización en nuevas viviendas que resulten impactadas con niveles de contaminación sonora.

ARTICULO SEXTO.- Modificar el numeral 3.12 del artículo tercero de la resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995, a partir del inciso 2o de la siguiente manera:

Con anterioridad al 31 de Diciembre de 1.999 la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá implementar las medidas de mitigación del ruido en los 13686 predios que se encuentran afectados por la operación del aeropuerto Internacional El Dorado, conforme lo dispuesto en la parte motiva de esta providencia. En consecuencia deberá ajustar el cronograma de actividades presentado para tal efecto y presentarlo a este Ministerio dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de ejecutoria de la presente providencia.

A partir de la fecha de expedición de la presente resolución y hasta tanto se implementen las medidas de mitigación de ruido en las 815 viviendas ubicadas en Fontibón podrá operar la segunda pista del aeropuerto internacional El Dorado en las siguientes condiciones:

En un número máximo de 100 operaciones exclusivamente de aterrizaje y con sentido occidente oriente.

Los restantes 59 aterrizajes y 68 despegues que aspiran a realizar por la segunda pista podrán llevarse a cabo gradualmente en la medida en que se implementen progresivamente las medidas de insonorización necesarias en las 815 edificaciones y viviendas de Fontibón, conforme a la siguiente relación:

VIVIENDAS	815
OPERACIONES	127
RESTANTES	

VIVIENDAS	%	OPERACIONES
41	5	1
82	10	2
163	20	3
245	30	4
285	35	5
326	40	7
367	45	9
408	50	11
448	55	14
489	60	18

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

530	65	23
571	70	30
611	75	38
652	80	48
685	84	59
693	85	61
734	90	78
774	95	100
815	100	127

Las operaciones a realizar con fundamento en el cuadro anterior, solamente podrán ser de aterrizaje hasta tanto se llegue al 85% de cumplimiento en la mitigación del ruido sobre dicho sector.

A partir de este momento se autorizan los decolajes en la proporción establecida en la tabla anterior.

Cuando culminen las medidas de mitigación en la totalidad de las edificaciones y viviendas de la localidad de Fontibón según el número indicado en la tabla anterior podrá operar en un 100% la segunda pista.

El seguimiento de las operaciones graduales que se autorizan para la segunda pista de acuerdo a las metas señaladas en el cuadro anterior deberá realizarse por este Ministerio, la veeduría ambiental de Fontibón y el DAMA.

Inmediatamente entre en operación plena la segunda pista la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DEL AERONÁUTICA CIVIL** realizará un monitoreo de ruido, por el término de un (1) mes en todas las localidades de Fontibón, Funza y Engativá, con el objeto de determinar si existen nuevas áreas sujetas a niveles de ruido superiores a los 65 dB (Ldn).

Este monitoreo servirá de base para el censo predial que debe presentarse a este Ministerio a más tardar el día 30 de septiembre de 1998 y será supervisado por el DAMA, el Ministerio del Medio Ambiente y la veeduría ambiental.

De resultar nuevas viviendas y edificaciones de servicio social y comunitario impactadas con niveles de ruido superiores a 65 dB (Ldn) la mitigación se efectuará con sujeción al siguiente cronograma:

No de Viviendas	Fecha máxima para la mitigación
De 1 a 2000	31 de Diciembre de 1999
De 2001 a 4000	31 de Julio del 2000
De 4001 en adelante	31 de Diciembre de 2000

Las medidas de mitigación se implementarán comenzando por el mayor grado de afectación a los niveles de exposición sonora, dando prioridad a las edificaciones de servicio y comunitario.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Que en consecuencia se considera necesario que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, garantice un abatimiento de ruido mínimo de 9 dB (Ldn), entre el exterior y el interior de cada una de las edificaciones y viviendas sometidas a este impacto sonoro; en todo caso los niveles de ruido después de realizar la insonorización en el interior de las edificaciones sometidas a niveles de ruido superiores a los permisibles por efecto de la operación del aeropuerto deberán registrar como máximo 65 dB (Ldn).

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá ejecutar la medida de mitigación propuesta en el plan de gestión social del Estudio de Impacto Ambiental para el complejo deportivo Atahualpa, código catastral 006416, consistente en sembrar una barrera viva.

La eficiencia y eficacia de las medidas de insonorización, junto con la solución de los efectos colaterales, estarán sujetas a la aprobación de este Ministerio.

A partir del año 1999 la tasa de crecimiento del número de aeronaves que utilicen la segunda pista no puede ser mayor a un 5% anual, debido a la ampliación de los conos de ruido y el desplazamiento de las curvas. Por esta razón la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá cumplir con las siguientes obligaciones:

- a) Realizar en las tres localidades impactadas, monitoreos semestrales (junio y diciembre de cada año).
- b) Con fundamento en el citado monitoreo la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá presentar las curvas de isoruido asociadas y el censo de viviendas afectadas, de tal forma que se determine si existe necesidad de implementar medidas de mitigación en nuevas edificaciones de servicio social y comunitario y viviendas.
- c) Las obras de mitigación que sea necesario implementar en las edificaciones y viviendas como resultado de este monitoreo, las cuales estarán sujetas al cumplimiento de los plazos que para ese efecto establezca este Ministerio.

LA **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá presentar el manual de procedimiento para el abatimiento del ruido debidamente compilado.

PARAGRAFO.- La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá realizar las gestiones necesarias tendientes a garantizar la existencia de los recursos necesarios para ejecutar las medidas de mitigación del ruido, en los términos y condiciones establecidos en el presente artículo.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

ARTICULO SÉPTIMO. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá implementar las medidas de mitigación considerando en primera instancia a las edificaciones de servicio social y comunitario y posteriormente el siguiente orden:

8.1. Para la localidad de Fontibón:

Las 15 viviendas del área Rural del Municipio de Funza que se encuentran por encima de la curva de isoruido de los 65 dB (Ldn).

Las siguientes manzanas de la localidad de Fontibón:

- Manzanas 67,28,31,32,34, 33, 13 del Código 006401
- Manzanas 63, 64, 65, 66, 04, 08, 38, 13, 41, 39, 40, 42, 09, 57, 53, 51, 49, 47, 46 de y parte de la manzana 56, correspondientes al Código 006401.
- Manzanas 46, 44, 42, 40, 38, 36, 34, 32, 30, 28, 68, 65, 62, 59, 56, 53, 50, 47, 26, 24, 22, 21 del Código 006419 y 94 del código 006414.

8.2. Para la localidad de Engativá:

Deberán mitigarse en primera instancia las edificaciones de servicio social y comunitario que se encuentren impactadas dentro de la curva de isoruido con niveles de ruido superiores a los 65 dB (Ldn) y en segunda instancia deberán mitigarse las viviendas que reciban mayor impacto de ruido entre 70 y 75 dB (Ldn) y así sucesivamente hasta culminar.

ARTICULO OCTAVO. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá continuar realizando los talleres ordenados en los numerales 3.10 y 3.13 del artículo Tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, hasta tanto se culmine el censo predial y las medidas de mitigación.

El orden del día de los talleres debe ser concertado con los asistentes e incluirá toda la información relacionada con las medidas que se adoptarán para mitigar los niveles de ruido que se producirán por efecto de la operación del terminal aéreo tales como, procedimiento de operación de las dos pistas, procedimientos de despegue y aterrizaje, funcionalidad de las barreras antiruido, restricción de vuelos en horario nocturno, etc.

ARTÍCULO NOVENO. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DEL AERONÁUTICA CIVIL deberá presentar a este Ministerio en un plazo no mayor a 30 días calendario las medidas tendientes a mitigar los efectos colaterales que se generan por la implementación de las medidas de insonorización, tales como las altas temperaturas, la falta de aireación y oxigenación, entre otras, de acuerdo con las características de cada una de las edificaciones de servicio social y comunitario y las viviendas que lo requieran; estas medidas deberán ser implementadas

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

independientemente del área a insonorizar, para el caso de alcobas, aulas de clases, guarderías, etc.

ARTÍCULO DÉCIMO.- La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá garantizar un abatimiento de ruido mínimo de 9 dB (Ldn), entre el exterior y el interior de cada una de las edificaciones y viviendas objeto de insonorización. En todo caso los niveles de ruido después de realizar la insonorización en el interior de las edificaciones sometidas a niveles de ruido superiores a los permisibles por efecto de la operación del aeropuerto deberán registrar como máximo 65 dB (Ldn).

Este Ministerio con el objeto de atender ese planteamiento considera pertinente requerir a la Aeronáutica Civil para que en un término de seis meses elabore y presente un estudio técnico que permita establecer las implicaciones por vibraciones ocasionadas por el funcionamiento del aeropuerto.

ARTICULO DÉCIMO PRIMERO.- La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DEL AERONÁUTICA CIVIL bajo ninguna circunstancia, so pretexto de repavimentar la primera pista, puede trasladar el tráfico aéreo de la primera a la segunda pista.

ARTICULO DÉCIMO SEGUNDO.- En el evento en que se reglamenten las tasas por ruido, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá cancelar el valor correspondiente a la autoridad ambiental regional que determine dicha norma.

ARTICULO DÉCIMO TERCERO.- La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá poner en servicio la báscula de pesaje a más tardar el treinta (30) de Septiembre de 1.998.

El pesaje deberá realizarse de manera obligatoria a la totalidad de aeronaves de carga que operan desde el aeropuerto El Dorado y de manera aleatoria a la flota aérea restante, sobre una muestra no inferior al 10% del total de las aeronaves de primera, segunda y tercera etapa de ruido.

ARTICULO DÉCIMO CUARTO.- Modificar el numeral 3.5 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 de la siguiente manera:

La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá presentar al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE dentro del mes siguiente a ejecutoria de la presente providencia, en un plano a escala 1:10.000 la ubicación exacta, las dimensiones y las características de la zona destinada para las pruebas de motores.

Esta zona deberá estar construida y entrar en funcionamiento en un plazo no mayor a diez (10) meses contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia.

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Mientras se tienen construidas las anteriores instalaciones se autoriza de manera provisional, la realización de las pruebas de motores en el extremo occidental de la cabecera de la pista 13R.

Una vez se encuentre funcionando esta zona no se permitirá la realización de dichas pruebas en horas nocturnas.

ARTICULO DÉCIMO QUINTO.- Modificar parcialmente el numeral 3.16 del artículo tercero de la Resolución 1330 y 1389 del 7 y 22 de Noviembre de 1.995 en el sentido de que la póliza de cumplimiento equivalente al 20% del costo total del plan de manejo, se deberá constituir por el tiempo que duren las obras mitigación a las viviendas afectadas por el ruido y dos (2) años más.

ARTICULO DÉCIMO SEXTO.- Abrir investigación administrativa sancionatoria a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** por el incumplimiento de las obligaciones establecidas en los numerales 3.1 y 3.2 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995.

En consecuencia formular a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** el siguiente pliego de cargos:

- **Primer cargo:** Violación del numeral 3.1. del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 por no haber expedido el acto administrativo en virtud del cual se prohíbe a partir del 1o de Enero del año 2000 la operación con aeronaves de primera y segunda etapa de ruido en el aeropuerto internacional El Dorado.

- **Segundo cargo:** Violación del Inciso 2o del numeral 3.12. del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 por no implementar las medidas de mitigación del ruido con anterioridad a la entrada en operación de la segunda pista del aeropuerto El Dorado.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DEL AERONÁUTICA CIVIL** contará con un término de diez (10) días para presentar los correspondientes descargos.

ARTICULO DÉCIMO SEPTIMO.- Oficiar a las entidades que a continuación se relacionan para que se pronuncien sobre aspectos de su competencia solicitados expresamente por algunos de las personas que intervinieron en la Audiencia pública, a saber:

a. A la **PROCURADURÍA DELEGADA PARA ASUNTOS AMBIENTALES Y AGRARIOS** para que determine si los contratistas de las obras de mitigación de ruido, tienen la experiencia de que trata la Ley 80 de 1.993, si han hecho trabajos de igual naturaleza, así como también si las interventorias son las mas idóneas para ejecutar el control de las obras.

b. A la **CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE CUNDINAMARCA CAR** para que se pronuncie sobre si el diseño hidráulico y la sección del canal de desviación del río Bogotá no tiene ni tendrá ninguna incidencia en el

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

funcionamiento del río y sus posibles represamientos tanto aguas arriba, como aguas abajo del tramo desviado que conlleve a inundaciones en barrios de los sectores de Suba, Engativá, Kennedy, y Bosa.

c. A la **EMPRESA DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO** a fin de que se pronuncie sobre el problema del colector de aguas negras del barrio el Mirador que desagua el canal de aguas lluvias del costado norte de la pista colindante con Engativá.

d. A la **ALCALDÍA DISTRITAL Y A LA OFICINA DE PLANEACIÓN DEL DISTRITO CAPITAL DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ**, con que fin de que estudien si es viable o no la modificación del estrato socioeconómico de los predios afectados por el ruido del Aeropuerto Internacional el Dorado.

e) Al **MINISTERIO DE SALUD** y a la **SECRETARÍA DE SALUD DEL DISTRITO** para que analicen la posibilidad de realizar un estudio de epidemiología y morbilidad en el que se determinen los reales efectos en salud de las personas causados por la operación del aeropuerto internacional El Dorado.

f) Al Instituto de Desarrollo Urbano **IDU** para que se pronuncie sobre la solicitud de depreciación de los predios afectados por el terminal aéreo.

ARTICULO DÉCIMO OCTAVO.- Los demás términos y condiciones de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 y de sus modificaciones posteriores, continúan plenamente vigentes.

ARTICULO DÉCIMO NOVENO.- Por secretaría notifíquese la presente resolución a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, AL DEFENSOR DEL PUEBLO, al SEÑOR JOSÉ CIPRIANO LEÓN** y a la Dra., **MARTHA SUSANA MANTILLA MONCALEANO**, apoderada de la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE TRANSPORTADORES AÉREOS**, en su calidad de terceros intervinientes en la actuación administrativa.

Igualmente, envíese copia de esta resolución a **LA CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE CUNDINAMARCA CAR, AL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DEL MEDIO AMBIENTE DAMA, a la GOBERNACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, a las ALCALDÍAS DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ, FONTIBÓN, FUNZA Y MOSQUERA.**

ARTICULO VIGÉSIMO.- Ordenar a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** la publicación del encabezado y la parte resolutive de la presente providencia de en un diario de amplia circulación nacional.

Copia de la misma deberá ser allegada a este Ministerio con destino al expediente.

2238

MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE

REPUBLICA DE COLOMBIA

17 JUN. 1998

NOTIFICACION PERSONAL

Defensora

El día _____ De _____ De _____ se notificó personalmente

al RICARDO E. FOLELO V. esta providencia, y fue informado que contra esta procede el recurso de reposición ante el Ministerio del Medio Ambiente, dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de notificación

EL NOTIFICADO, [Firma]

C.C. No. 3'190.701 Mesquía Tarjeta Profesional 30469

EL FUNCIONARIO: [Firma]

MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE

REPUBLICA DE COLOMBIA

23 JUN. 1998

NOTIFICACION PERSONAL

El día _____ De _____ De _____ se notificó personalmente

al JUAN CARLOS COPIER esta providencia, y fue informado que contra esta procede el recurso de reposición ante el Ministerio del Medio Ambiente, dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de notificación

EL NOTIFICADO, [Firma]

C.C. No. 80417.692 Mesquía Tarjeta Profesional

EL FUNCIONARIO: [Firma]

MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE

REPUBLICA DE COLOMBIA

23 JUN. 1998

NOTIFICACION PERSONAL

El día _____ De _____ De _____ se notificó personalmente

al OSCAR GONZALEZ U. Soto esta providencia, y fue informado que contra esta procede el recurso de reposición ante el Ministerio del Medio Ambiente, dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de notificación

EL NOTIFICADO, [Firma]

C.C. No. 79.119.125 Fontibón Tarjeta Profesional

EL FUNCIONARIO: [Firma]

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

ARTICULO VIGESIMO PRIMERO .- Contra la presente providencia procede por vía gubernativa el recurso de reposición, el cual podrá interponerse personalmente y por escrito, dentro de los cinco (5) días siguientes a la notificación de esta providencia, ante el Ministro del Medio Ambiente, conforme lo establece el Código Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE


EDUARDO VERANO DE LA ROSA
Ministro del Medio Ambiente
Exp. 209

MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE

REPUBLICA DE COLOMBIA

NOTIFICACION PERSONAL

AEROCIVIL

Por 16 De JUNIO De 1998 se notificó personalmente a ABRAHAM ANRIQUE VILLANUEVA NEIRA esta providencia, y fue informado que contra ella procede el recurso de reposición ante el Ministerio del Medio Ambiente, dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de notificación.

EL NOTIFICADO,

C.C. No. 5.817.641 IDADUE Tarjeta Profesional

FUNCIONARIO: Celso Alvarado

MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE

REPUBLICA DE COLOMBIA

NOTIFICACION PERSONAL

ATAC

17 JUN. 1998

Por 17 JUN. 1998 De 17 JUN. 1998 se notificó personalmente a Luis Roberto Wiener Otero esta providencia, y fue informado que contra ella procede el recurso de reposición ante el Ministerio del Medio Ambiente, dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de notificación.

EL NOTIFICADO,

C.C. No. 437.768

Tarjeta Profesional

20495

FUNCIONARIO: Celso Alvarado

2140

MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE

REPUBLICA DE COLOMBIA

NOTIFICACION PERSONAL

25 JUN. 1998

De _____ De _____ se notificó personalmente
a INGENIERO INES FERRER FERRER esta providencia, y fue informado que

procede al recurso de reposición ante el Ministerio del Medio Ambiente, dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de notificación.

NOTIFICADO:

Tarjeta Profesional

IDENTIFICACIONARIO:

41.392.618 SIA

Salva MORALES

RECEBIDO
MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE
BOGOTÁ, D.C.
25 JUN 1998

Se Notifico por Edicto al
Señor JOSE SEPANU BEN
el día 10 de julio/98

**REPUBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE
SUBDIRECCION DE LICENCIAS AMBIENTALES
SECRETARIA LEGAL**

EDICTO

**EL JEFE DE LA SECRETARIA LEGAL DE LA SUBDIRECCION DE LICENCIAS
AMBIENTALES DEL MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE**

HACE SABER

Que dentro del expediente No.209, se ha proferido la Resolución No.0534 del
16 de junio de 1998 mediante la cual se;

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO.- Autorizar el nuevo modelo de 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 cualquiera 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.

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.

2159
2241
2268
2165
Sotelo
San Cipriano
10053

2160
2242
~~3012~~
~~2160~~
10054

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

ARTICULO SEGUNDO.- Aclarar el numeral 3.1 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 en el sentido de indicar que la prohibición de operación en el aeropuerto El Dorado, es para aeronaves que no cumplan los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional y no para aeronaves de primera y segunda generación como allí se establece.

ARTICULO TERCERO.- Amonestar a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** por no haber expedido el acto administrativo que determine que a partir del 1o de Enero del año 2000 la operación del aeropuerto internacional El Dorado se hará exclusivamente con aeronaves que cumplan con lo dispuesto en el capítulo 3o del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional, e instarla a que de cumplimiento inmediato a dicha obligación.

ARTICULO CUARTO.- Modificar el inciso primero del numeral 3.2. del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 el cual quedará así:

En el momento de entrar en operación la segunda pista la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** prohibirá la operación de aeronaves que no cumplan con lo dispuesto en el capítulo III del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional entre las 11:00 p.m. y las 6:00 a.m.

Entre las 9:00 p.m. y las 11.00 p.m. las operaciones se realizarán bajo las siguientes condiciones:

1. Las aeronaves de los niveles previstos en el capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional operarán exclusivamente en la primera pista.

2. Las operaciones de descolaje de las aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional, se realizarán en un 100% de oriente a occidente, utilizando la ruta Madrid 2, la cual se encuentra debidamente aprobada por la OACI y la Dirección de

2161
2243
~~2066~~
2167
10055

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Operaciones de la Aeronáutica Civil; de tal forma que bajo ninguna circunstancia podrán sobrevolar la ciudad de Santafé de Bogotá.

3. Las operaciones de aterrizaje de dichas aeronaves se realizarán siempre en dirección Occidente Oriente.

4. El número máximo de operaciones permitido en estas dos (2) horas será el siguiente:

- Hasta el 31 de diciembre de 1998, un total de dieciséis (16) operaciones.
- Hasta el 30 de junio de 1999, un total diez (10) operaciones.
- Hasta el 31 de diciembre de 1999, un total seis (6) operaciones.

En la segunda pista del aeropuerto Internacional El Dorado no se permitirá la operación en ningún horario de aeronaves que no cumplan los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

A partir del año 2000 no podrán operar en horario nocturno aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional, conforme a lo previsto en el numeral 3.1. de la Resolución 1330 de 1.995.

Se exceptúan de la anterior medida los aviones que transporten la prensa y las aeronaves que se encuentran en emergencia. En este último caso la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá reportar este hecho al **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** en un plazo no mayor a tres (3) días después de sucedido el evento.

En la segunda pista del aeropuerto Internacional El Dorado no se permitirá la operación en ningún horario de aeronaves que no cumplan los niveles de ruido previstos en el capítulo 3 del Anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** en un plazo de dos (2) meses deberá aportar a este Ministerio las correspondientes certificaciones y/o documentos expedidos por la OACI o de la entidad acreditada

2162
2244
3065
2168
16056

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

que haga sus veces, en las cuales se certifique la homologación de aeronaves en cumplimiento de lo contemplado en el Capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional, especificando claramente a cuales aeronaves se les ha efectuado alguna modificación para lograr dicho nivel de ruido.

El seguimiento a la restricción de operaciones en el horario nocturno, deberá realizarse por este Ministerio, la viceduría ambiental de Fontibón y el DAMA.

ARTICULO QUINTO.- Modificar el numeral 3.11 del artículo tercero de la resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 el cual quedará así:

LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá presentar a mas tardar el día 30 de Septiembre de 1.998 el censo predial actualizado que incluya todas las unidades de vivienda y edificaciones de servicio social y comunitario que estarán sometidas a niveles de ruido entre 65 y 75 dB (Ldn) , independientemente del uso del suelo y de acuerdo con la modelación presentada para el año 1.998 (entrada en operación de la segunda pista).

En el censo predial se deberán cobijar las edificaciones de servicio social y comunitario y las viviendas que resulten impactadas con niveles de ruido por encima de los 65 dB (Ldn) como producto de los monitoreos de ruido que se realizarán una vez se encuentren operando normalmente las dos pistas del aeropuerto internacional El Dorado.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá entregar un plano a escala 1:5000 donde se indique el área censada y se especifique dicha información.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá realizar cada seis (6) meses nuevos monitoreos, con el objeto de mantener actualizado el censo predial y poder implementar las medidas de insonorización en nuevas viviendas que resulten impactadas con niveles de contaminación sonora.

2163
22-45
~~3-44~~
2169
1005A

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

ARTICULO SEXTO.- Modificar el numeral 3.12 del artículo tercero de la resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995, a partir del inciso 2o de la siguiente manera:

Con anterioridad al 31 de Diciembre de 1.998 la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá implementar las medidas de mitigación del ruido en los 13686 predios que se encuentran afectados por la operación del aeropuerto Internacional El Dorado, conforme lo dispuesto en la parte motiva de esta providencia. En consecuencia deberá ajustar el cronograma de actividades presentado para tal efecto y presentarlo a este Ministerio dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de ejecutoria de la presente providencia.

A partir de la fecha de expedición de la presente resolución y hasta tanto se implementen las medidas de mitigación de ruido en las 815 viviendas ubicadas en Fontibón podrá operar la segunda pista del aeropuerto internacional El Dorado en las siguientes condiciones:

En un número máximo de 100 operaciones exclusivamente de aterrizaje y con sentido occidente oriente.

Los restantes 59 aterrizajes y 68 despegues que aspiran a realizar por la segunda pista podrán llevarse a cabo gradualmente en la medida en que se implementen progresivamente las medidas de insonorización necesarias en las 815 edificaciones y viviendas de Fontibón, conforme a la siguiente relación:

VIVIENDAS	815
OPERACIONES	127
RESTANTES	

VIVIENDAS	%	OPERACIONES
41	5	1
82	10	2
163	20	3
245	30	4
285	35	5
326	40	7

2164
2246
~~2063~~
240
10058

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

367	45	9
408	50	11
448	55	14
489	60	18
530	65	23
571	70	30
611	75	38
652	80	48
685	84	59
693	85	61
734	90	78
774	95	100
815	100	127

Las operaciones a realizar con fundamento en el cuadro anterior, solamente podrán ser de aterrizaje hasta tanto se llegue al 85% de cumplimiento en la mitigación del ruido sobre dicho sector.

A partir de este momento se autorizan los decolajes en la proporción establecida en la tabla anterior.

Cuando culminen las medidas de mitigación en la totalidad de las edificaciones y viviendas de la localidad de Fontibón según el número indicado en la tabla anterior podrá operar en un 100% la segunda pista.

El seguimiento de las operaciones graduales que se autorizan para la segunda pista de acuerdo a las metas señaladas en el cuadro anterior deberá realizarse por este Ministerio, la veeduría ambiental de Fontibón y el DAMA.

Inmediatamente entre en operación plena la segunda pista la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DEL AERONÁUTICA CIVIL** realizará un monitoreo de ruido, por el término de un (1) mes en todas las localidades de Fontibón, Funza y Engativá, con el objeto de determinar si existen nuevas áreas sujetas a niveles de ruido superiores a los 65 dB (Ldn).

2165
2247
211
10059

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

La eficiencia y eficacia de las medidas de insonorización, junto con la solución de los efectos colaterales, estarán sujetas a la aprobación de este Ministerio.

A partir del año 1999 la tasa de crecimiento del número de aeronaves que utilicen la segunda pista no puede ser mayor a un 5% anual, debido a la ampliación de los conos de ruido y el desplazamiento de las curvas. Por esta razón la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá cumplir con las siguientes obligaciones:

a) Realizar en las tres localidades impactadas, monitoreos semestrales (junio y diciembre de cada año).

b) Con fundamento en el citado monitoreo la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá presentar las curvas de isoruido asociadas y el censo de viviendas afectadas, de tal forma que se determine si existe necesidad de implementar medidas de mitigación en nuevas edificaciones de servicio social y comunitario y viviendas.

c) Las obras de mitigación que sea necesario implementar en las edificaciones y viviendas como resultado de este monitoreo, las cuales estarán sujetas al cumplimiento de los plazos que para ese efecto establezca este Ministerio.

LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá presentar el manual de procedimiento para el abatimiento del ruido debidamente compilado.

PARAGRAFO.- La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá realizar las gestiones necesarias tendientes a garantizar la existencia de los recursos necesarios para ejecutar la medidas de mitigación del ruido, en los términos y condiciones establecidos en el presente artículo.

ARTICULO SÉPTIMO. La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá implementar las medidas de mitigación considerando en primera instancia a las edificaciones de servicio social y comunitario y posteriormente el siguiente orden:

2766
2248
2056
872
10060

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

Este monitoreo servirá de base para el censo predial que debe presentarse a este Ministerio a más tardar el día 30 de septiembre de 1998 y será supervisado por el DAMA, el Ministerio del Medio Ambiente y la veduría ambiental.

De resultar nuevas viviendas y edificaciones de servicio social y comunitario impactadas con niveles de ruido superiores a 65 dB (Ldn) la mitigación se efectuará con sujeción al siguiente cronograma:

No de Viviendas	Fecha máxima para la mitigación
De 1 a 2000	31 de Diciembre de 1999
De 2001 a 4000	31 de Julio del 2000
De 4001 en adelante	31 de Diciembre de 2000

Las medidas de mitigación se implementarán comenzando por el mayor grado de afectación a los niveles de exposición sonora ,dando prioridad a las edificaciones de servicio y comunitario.

Que en consecuencia se considera necesario que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, garantice un abatimiento de ruido mínimo de 9 dB (Ldn), entre el exterior y el interior de cada una de las edificaciones y viviendas sometidas a este impacto sonoro; en todo caso los niveles de ruido después de realizar la insonorización en el interior de las edificaciones sometidas a niveles de ruido superiores a los permisibles por efecto de la operación del aeropuerto deberán registrar como máximo 65 dB (Ldn).

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá ejecutar la medida de mitigación propuesta en el plan de gestión social del Estudio de Impacto Ambiental para el complejo deportivo Atahualpa, código catastral 006416, consistente en sembrar una barrera viva.

~~2249~~
~~5062~~
~~2123~~
10061

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

8.1. Para la localidad de Fontibón:

Las 15 viviendas del área Rural del Municipio de Funza que se encuentran por encima de la curva de isoruido de los 65 dB (Ldn).

Las siguientes manzanas de la localidad de Fontibón:

- Manzanas 67,28,31,32,34, 33, 13 del Código 006401
- Manzanas 63, 64, 65, 66, 04, 08, 38, 13, 41, 39, 40, 42, 09, 57, 53, 51, 49, 47, 46 de y parte de la manzana 56, correspondientes al Código 006401.
- Manzanas 46, 44, 42, 40, 38, 36, 34, 32, 30, 28, 68, 65, 62, 59, 56, 53, 50, 47, 26, 24, 22, 21 del Código 006419 y 94 del código 006414.

8.2. Para la localidad de Engativá:

Deberán mitigarse en primera instancia las edificaciones de servicio social y comunitario que se encuentren impactadas dentro de la curva de isoruido con niveles de ruido superiores a los 65 dB (Ldn) y en segunda instancia deberán mitigarse las viviendas que reciban mayor impacto de ruido entre 70 y 75 dB (Ldn) y así sucesivamente hasta culminar.

ARTICULO OCTAVO. La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá continuar realizando los talleres ordenados en los numerales 3.10 y 3.13 del artículo Tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, hasta tanto se culmine el censo predial y las medidas de mitigación.

El orden del día de los talleres debe ser concertado con los asistentes e incluirá toda la información relacionada con las medidas que se adoptarán para mitigar los niveles de ruido que se producirán por efecto de la operación del terminal aéreo tales como, procedimiento de operación de las dos pistas, procedimientos de

2250
~~2168~~
~~5064~~
~~2174~~
10062

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

despegue y aterrizaje, funcionalidad de las barreras antiruido, restricción de vuelos en horario nocturno, etc.

ARTÍCULO NOVENO. La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DEL AERONÁUTICA CIVIL** deberá presentar a este Ministerio en un plazo no mayor a 30 días calendario las medidas tendientes a mitigar los efectos colaterales que se generan por la implementación de las medidas de insonorización, tales como las altas temperaturas, la falta de aireación y oxigenación, entre otras, de acuerdo con las características de cada una de las edificaciones de servicio social y comunitario y las viviendas que lo requieran; estas medidas deberán ser implementadas independientemente del área a insonorizar, para el caso de alcobas, aulas de clases, guarderías, etc.

ARTÍCULO DÉCIMO.- La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá garantizar un abatimiento de ruido mínimo de 9 dB (Ldn), entre el exterior y el interior de cada una de las edificaciones y viviendas objeto de insonorización. En todo caso los niveles de ruido después de realizar la insonorización en el interior de las edificaciones sometidas a niveles de ruido superiores a los permisibles por efecto de la operación del aeropuerto deberán registrar como máximo 65 dB (Ldn).

Este Ministerio con el objeto de atender ese planteamiento considera pertinente requerir a la Aeronáutica Civil para que en un término de seis meses elabore y presente un estudio técnico que permita establecer las implicaciones por vibraciones ocasionadas por el funcionamiento del aeropuerto.

ARTICULO DÉCIMO PRIMERO- La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DEL AERONÁUTICA CIVIL** bajo ninguna circunstancia, so pretexto de repavimentar la primera pista, puede trasladar el tráfico aéreo de la primera a la segunda pista.

ARTICULO DÉCIMO SEGUNDO.- En el evento en que se reglamenten las tasas por ruido, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá cancelar el valor correspondiente a la autoridad ambiental regional que determine dicha norma.

2764-
2251
~~3060~~
275
10063

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

ARTICULO DÉCIMO TERCERO.- La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá poner en servicio la báscula de pesaje a más tardar el treinta (30) de Septiembre de 1.998.

El pesaje deberá realizarse de manera obligatoria a la totalidad de aeronaves de carga que operan desde el aeropuerto El Dorado y de manera aleatoria a la flota aérea restante, sobre una muestra no inferior al 10% del total de las aeronaves de primera, segunda y tercera etapa de ruido.

ARTICULO DÉCIMO CUARTO.- Modificar el numeral 3.5 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 de la siguiente manera:

La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá presentar al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE dentro del mes siguiente a ejecutoria de la presente providencia, en un plano a escala 1:10.000 la ubicación exacta, las dimensiones y las características de la zona destinada para las pruebas de motores.

Esta zona deberá estar construida y entrar en funcionamiento en un plazo no mayor a diez (10) meses contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia.

Mientras se tienen construidas las anteriores instalaciones se autoriza de manera provisional, la realización de las pruebas de motores en el extremo occidental de la cabecera de la pista 13R.

Una vez se encuentre funcionando esta zona no se permitirá la realización de dichas pruebas en horas nocturnas.

ARTICULO DÉCIMO QUINTO.- Modificar parcialmente el numeral 3.16 del artículo tercero de la Resolución 1330 y 1389 del 7 y 22 de Noviembre de 1.998 en el sentido de que la póliza de cumplimiento equivalente al 20% del costo total del plan de manejo, se deberá constituir por el tiempo que duren las obras mitigación a las viviendas afectadas por el ruido y dos (2) años más.

ARTICULO DÉCIMO SEXTO.- Abrir investigación administrativa sancionatoria a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL por el

2252
2170
~~3088~~
~~2170~~
10064

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

incumplimiento de las obligaciones establecidas en los numerales 3.1 y 3.2 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995.

En consecuencia formular a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** el siguiente pliego de cargos:

- **Primer cargo:** Violación del numeral 3.1. del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 por no haber expedido el acto administrativo en virtud del cual se prohíbe a partir del 1o de Enero del año 2000 la operación con aeronaves de primera y segunda etapa de ruido en el aeropuerto internacional El Dorado.

- **Segundo cargo:** Violación del Inciso 2o del numeral 3.12. del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 por no implementar las medidas de mitigación del ruido con anterioridad a la entrada en operación de la segunda pista del aeropuerto El Dorado.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DEL AERONÁUTICA CIVIL** contará con un término de diez (10) días para presentar los correspondientes descargos.

ARTICULO DÉCIMO SEPTIMO.- Oficiar a las entidades que a continuación se relacionan para que se pronuncien sobre aspectos de su competencia solicitados expresamente por algunos de las personas que intervinieron en la Audiencia pública, a saber:

a. A la **PROCURADURÍA DELEGADA PARA ASUNTOS AMBIENTALES Y AGRARIOS** para que determine si los contratistas de las obras de mitigación de ruido, tienen la experiencia de que trata la Ley 80 de 1.993, si han hecho trabajos de igual naturaleza, así como también si las interventorías son las mas idóneas para ejecutar el control de las obras.

b. A la **CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE CUNDINAMARCA CAR** para que se pronuncie sobre si el diseño hidráulico y la sección del canal de desviación del río Bogotá no tiene ni tendrá ninguna incidencia en el funcionamiento del río y sus posibles represamientos tanto aguas arriba , como aguas abajo del tramo

2253-
2471
~~2050~~
2471
10.065

"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995"

desviado que conlleve a inundaciones en barrios de los sectores de Suba, Engativá, Kennedy, y Bosa.

c. A la **EMPRESA DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO** a fin de que se pronuncie sobre el problema del colector de aguas negras del barrio el Mirador que desagua el canal de aguas lluvias del costado norte de la pista colindante con Engativá.

d. A la **ALCALDÍA DISTRITAL Y A LA OFICINA DE PLANEACIÓN DEL DISTRITO CAPITAL DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ**, con que fin de que estudien si es viable o no la modificación del estrato socioeconómico de los predios afectados por el ruido del Aeropuerto Internacional el Dorado.

e) Al **MINISTERIO DE SALUD** y a la **SECRETARÍA DE SALUD DEL DISTRITO** para que analicen la posibilidad de realizar un estudio de epidemiología y morbilidad en el que se determinen los reales efectos en salud de las personas causados por la operación del aeropuerto internacional El Dorado.

f) Al Instituto de Desarrollo Urbano IDU para que se pronuncie sobre la solicitud de depreciación de los predios afectados por el terminal aéreo.

ARTICULO DÉCIMO OCTAVO.- Los demás términos y condiciones de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 y de sus modificaciones posteriores, continúan plenamente vigentes.

ARTICULO DÉCIMO NOVENO.- Por secretaría notifíquese la presente resolución a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, AL **DEFENSOR DEL PUEBLO**, al **SEÑOR JOSÉ CIPRIANO LEÓN** y a la Dra., **MARTHA SUSANA MANTILLA MONCALEANO**, apoderada de la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE TRANSPORTADORES AÉREOS**, en su calidad de terceros intervinientes en la actuación administrativa.

Igualmente, envíese copia de esta resolución a **LA CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE CUNDINAMARCA CAR**, AL **DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DEL MEDIO AMBIENTE DAMA**, a la **GOBERNACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE**

2254

~~2172~~
2178
10066

**"Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 1330 del 7 de
Noviembre de 1.995"**

**CUNDINAMARCA, a las ALCALDÍAS DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ, FONTIBÓN,
FUNZA Y MOSQUERA.**

ARTICULO VIGÉSIMO.- Ordenar a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
LA AERONÁUTICA CIVIL** la publicación del encabezado y la parte resolutive de la
presente providencia de en un diario de amplia circulación nacional.

Copia de la misma deberá ser allegada a este Ministerio con destino al expediente.

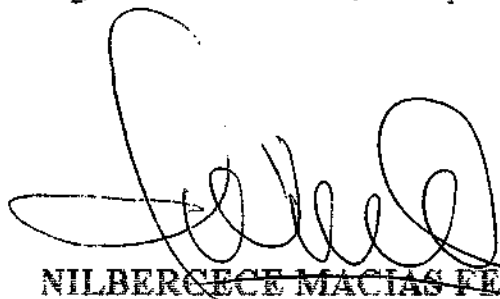
ARTICULO VIGÉSIMO PRIMERO .- Contra la presente providencia proceda por
via gubernativa el recurso de reposición , el cual podrá interponerse
personalmente y por escrito , dentro de los cinco (5) días siguientes a la
notificación de esta providencia, ante el Ministro del Medio Ambiente, conforme lo
establece el Código Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

(FDO)EDUARDO VERANO DE LA ROSA
Ministro del Medio Ambiente
Exp. 209

2255
2173
~~3055~~
~~2119~~
10067

CONSTANCIA DE FIJACION: Santafé de Bogotá D.C. a los ventiseis (26) días del mes de Junio de 1998, se hace constar que en el día de hoy, siendo la hora de las ocho de la mañana (8:00 AM) se fija el presente **EDICTO** por el termino de diez (10) días Hábiles en lugar publico (cartelera) de la Secretaria Legal del Edificio anexo, correspondiente al Ministerio del Medio Ambiente.



NILBERCECE MACÍAS FERNÁNDEZ.

Jefe de la Secretaria legal

SUBDIRECCION DE LICENCIAS.

Expediente.pista

2256
2174
~~2254~~
~~2160~~
10068

CONSTANCIA DE DESFILACION : Santafé de Bogotá D.C. a los Diez(10) días del mes de Julio de 1998 siendo la hora de las cinco y treinta de la tarde.(5 :30PM) se desfilja el presente EDICTO.



NILBERCE MACÍAS FERNÁNDEZ.

Jefe de la Secretaría Legal

SUBDIRECCION DE LICENCIAS.

Expediente.pista