



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

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES - ANLA -

RESOLUCIÓN N° 00801

(22 de abril de 2022)

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

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

En uso de las competencias asignadas en la Ley 99 de 1993, la Ley 1437 de 2011, el Decreto-ley 3573 del 27 de septiembre de 2011, el Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015, el Decreto 376 de 11 de marzo de 2020, las Resoluciones 1690 del 6 de septiembre de 2018 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y 1957 del 5 de noviembre de 2021 modificada por la 407 del 18 de febrero de 2022, de la ANLA y

CONSIDERANDO

Que mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, el entonces Ministerio de Medio Ambiente, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS, otorgó Licencia Ambiental ordinaria a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, para el proyecto *“EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO”*, localizado en la ciudad de Bogotá, el cual limita con las localidades de Fontibón, Engativá y la zona rural del municipio de Funza.

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

Que mediante la Resolución 598 del 2 de julio de 1997, el Ministerio modificó la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, en el sentido de incluir dentro de las obras autorizadas, la construcción del paso inferior o vía de acceso a CATAM y Aviación General.

Que mediante la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, el Ministerio modificó parcialmente la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, en el sentido de autorizar el nuevo modelo de operación del AEROPUERTO EL DORADO presentado por la AEROCIVIL.

Que mediante la Resolución 745 del 5 de agosto de 1998, el Ministerio resolvió el recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 534 del 16 de junio de 1998 y efectuó requerimientos a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL respecto del control y mitigación de ruido.



El ambiente
es de todos

Minambiente

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

Que a través de la Resolución 1001 del 1 de junio de 2009, el Ministerio, autorizó la cesión parcial de la Licencia Ambiental otorgada a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL mediante Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, a favor de la CONCESIONARIA OPERADORA AEROPORTUARIA INTERNACIONAL S.A. – OPAIN S.A., como de los demás actos administrativos contentivos de derechos y obligaciones ambientales inherentes a las actividades del AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO.

Que a través de la Resolución 1000 del 3 de octubre de 2013, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, autorizó a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, la ejecución de actividades de relleno y nivelación cerca de la cabecera 13R, de la Pista Sur, Sector Suroriental del AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, en un Área total de 61.957.28 m², para disponer material de relleno de 198.520.64 m³.

Que mediante la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, esta Autoridad Nacional modificó el numeral 3.2 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, respecto de las operaciones de decolaje y aterrizaje, la zonificación de manejo ambiental, el ajuste de algunas fichas de manejo, entre otros.

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

Que por medio de la Resolución 534 del 24 de mayo de 2016, esta Autoridad Nacional negó la modificación de la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, referente a la actualización del Plan de Manejo Ambiental en relación con las *"Obras de Modernización y Expansión del Aeropuerto El Dorado"* solicitada por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL.

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

Que por medio de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, esta Autoridad Nacional ajustó vía seguimiento el artículo primero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, en el sentido de autorizar la ejecución temporal del Plan Piloto propuesto por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL mediante las comunicación con radicación 2019045919-1-000 del 10 de abril del 2019, 2019114028-1-000 del 5 de agosto 2019, 2019123000-1-000 del 21 de agosto de 2019 y 2019124364-1-000 del 23 de agosto de 2019.

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



“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

Que mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, esta Autoridad Nacional modificó el numeral 3.2 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, en el sentido de autorizar las medidas de manejo ambiental propuestas por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL para prevenir, mitigar y corregir los impactos derivados de las actividades objeto de la solicitud de modificación de la Licencia Ambiental otorgada para el proyecto *“Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El dorado”*.

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

Que mediante comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL solicitó a esta Autoridad Nacional autorización para dar inicio a la Fase II operativa, por lo cual presenta información relacionada con el cumplimiento a las obligaciones establecidas mediante el artículo segundo de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022 para autorizar tal fase.

Que mediante comunicación con radicación 2022059658-1-000 del 30 de marzo de 2022, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL presentó a esta Autoridad Nacional información como alcance y aclaración a la documentación presentada como requisito para pasar de Fase I a Fase II mediante comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022.

Mediante las comunicaciones con radicación 2022062196-1-000 del 1 de abril, 2022063173-1-000 del 4 de abril, 2022064627-1-000 del 5 de abril, 2022065404-1-000 del 6 de abril y 2022066283-1-000 del 7 de abril de 2022, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL remitió a esta Autoridad Nacional reportes diarios de ruido aeronáutico en cumplimiento del subnumeral 1.3 del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022.

Que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, efectuó una revisión de los documentos obrantes en el expediente LAM0209, y con base en los resultados de tal revisión, elaboró el Concepto Técnico 1809 del 8 de abril de 2022.

Que a través de memorando interno 2022075623-3-000 de 21 de abril de 2022, esta Autoridad Nacional aclaró el Concepto Técnico 1809 del 8 de abril de 2022.

Que tanto el Concepto Técnico 1809 del 8 de abril de 2022, como el memorando interno con radicado 2022075623-3-000 de 21 de abril de 2022, sirven de soporte y fundamento a las disposiciones que se incluyen en el presente acto administrativo.

COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA.

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



“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

estableciendo en el numeral 15 del artículo 5, como una de sus funciones, evaluar los estudios ambientales y expedir, negar o suspender la Licencia Ambiental correspondiente, en los casos que se señalan en el Título VIII de la ley precitada, competencia expresamente indicada en el artículo 52 de la misma norma.

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

A través del Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015 el Gobierno Nacional expidió el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible, cuyo objeto es compilar la normativa expedida por el Gobierno Nacional en ejercicio de las facultades reglamentarias conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de 1991, para la cumplida ejecución de las leyes del sector Ambiente. Ahora bien, el artículo 3.1.2 de la Parte 1 del Libro 3 del citado Decreto, señala que el mismo rige a partir de su publicación en el Diario Oficial, hecho acaecido el día 26 de mayo de 2015 en razón a la publicación efectuada en el Diario Oficial N° 49523.

Mediante la Resolución 1690 del 06 de septiembre de 2018, expedida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible *“por la que se acepta una renuncia y se hace un nombramiento ordinario”*, se nombró, como Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA-, al Ingeniero RODRIGO SUAREZ CASTAÑO.

Por su parte, de acuerdo con el numeral 2 del artículo segundo del Decreto 376 del 11 de marzo de 2020, *“por medio del cual se modifica la estructura de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales”*, corresponde al Director General de la Entidad, suscribir los actos administrativos que otorgan, niegan, modifican, ajustan o declaran la terminación de las licencias, permisos y trámites ambientales.

Por medio de la Resolución 1957 del 5 de noviembre de 2021 *“Por la cual se adopta el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA”* modificada por la Resolución 407 del 18 de febrero de 2022, se dispuso que le corresponde al Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales la suscripción de los actos administrativos que otorgan, niegan, modifican, ajustan o declaran la terminación de las licencias, permisos y trámites ambientales. En tal sentido, es el funcionario competente, para suscribir el presente pronunciamiento.

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

Se tienen en cuenta las consideraciones técnicas contenidas en el Concepto Técnico 1809 del 8 de abril de 2022 y el memorando interno con radicado 2022075623-3-000 de 21 de abril de 2022, las cuales sirven de soporte y motivación de las decisiones que se adoptan en la presente actuación, tal como se expone a continuación:

“(…)

ALCANCE.

El objetivo del presente seguimiento ambiental consiste en la verificación de los aspectos referentes al proyecto “EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA



“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO”, específicamente en lo relacionado con las obligaciones establecidas por esta Autoridad Nacional mediante el artículo segundo de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022 en la Fase I para autorizar la entrada de la Fase II operativa, según solicitud efectuada por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL mediante comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.

Objetivo del proyecto.

El proyecto “EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO”, tiene como objetivo realizar las obras de construcción de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto El Dorado, incluyendo actividades de mejoramiento, así como la operación de este.

Localización.

El proyecto “EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO”, se localiza en el departamento de Cundinamarca, ciudad de Bogotá en las localidades de Engativá y Fontibón y Municipio de Funza.

(Ver figura “Localización del proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado” del Concepto Técnico 1809 del 8 de abril de 2022 de 8 de abril de 2022).

ANÁLISIS DE CUMPLIMIENTO DE ACTOS ADMINISTRATIVOS.

Dado que el presente seguimiento es específico sobre la verificación de las obligaciones establecidas por esta Autoridad Nacional mediante el artículo segundo de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, en Fase I para autorizar la entrada de la Fase II operativa, a continuación, se presenta el estado de cumplimiento de las mismas:

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	Carácter	Cumple
ARTÍCULO PRIMERO.		
Esta obligación fue modificada por el artículo segundo de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022 (por la cual se da respuesta a dos recursos de reposición), en el sentido de ajustar las condiciones de implementación de medidas ambientales.		
El artículo segundo establece lo siguiente:		
“ARTICULO SEGUNDO. Reponer en el sentido de modificar el Artículo Primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, ajustando las condiciones de implementación de las medidas ambientales para el manejo de los impactos generados en el periodo nocturno para fase operativa II y III. Así mismo, se adiciona la cuota de ruido 4 que se impone en la tabla 10 Medidas de Manejo Ambiental para Fase II y tabla 11 Medidas de Manejo Ambiental para Fase III de conformidad con las razones expuestas.		
En consecuencia, el Artículo Primero de la Resolución 01728 del 4 de octubre de 2021 quedará así:		
Autorizar las medidas de manejo ambiental propuestas por la AEROCIVIL para prevenir, mitigar y corregir los impactos derivados de las actividades objeto de la solicitud de modificación de la licencia ambiental otorgada para el proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El dorado”, y en atención a las consideraciones señaladas en la parte motiva del presente acto administrativo, bajo las siguientes condiciones y fases de implementación:		
Fase I:		
Consiste en una primera Fase de Prealistamiento, en la que la Aerocivil deberá continuar operando e implementando medidas de manejo según lo establecido en la Resolución 1034 de 2015, y en la que deberá organizar información que se requiere a continuación, la cual se debe presentar para autorización de inicio de la fase II:		

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

Obligaciones:										
1. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá presentar para la autorización de inicio de la fase II por parte de esta Autoridad, la siguiente información:										
1.1. Plan de reconversión de flota aérea y cronograma de implementación producto de la Resolución 1599 del 26 de agosto del 2020 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, o la que la modifique adicione o sustituya y en cumplimiento de los literales a y d del numeral 1.1 del Artículo Cuarto y el literal d, del numeral 8 del Artículo Octavo de la Resolución 1034 de 2015.	Temporal	SI								
Análisis del cumplimiento										
Respecto a esta obligación, la AEROCIVIL presentó a esta Autoridad Nacional mediante comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, en cumplimiento de la Resolución 1599 del 26 de agosto de 2020 de esa misma entidad, un informe de las acciones adelantadas durante la etapa de gradualidad de la aplicación de la Resolución 1599 del 26 de agosto de 2020 establecida en el artículo cuarto, el cual reglamentó lo siguiente:										
“Artículo 4°. Gradualidad de la Aplicación de la Norma. La aplicación de la presente resolución está sujeta a las siguientes reglas:										
1.Dentro de un periodo de trece (13) meses contados a partir de la publicación dela presente resolución en el Diario Oficial, la Autoridad Aeronáutica comunicará con el dictamen técnico del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA) al operador aéreo, quien superó más de una vez al mes el nivel máximo de ruido de 94 dBA Lmax , establecido en el Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los Niveles de Ruido en la Operación Aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento” -SKBO- de la ciudad de Bogotá, D.C.										
2.Los operadores aéreos que dentro del periodo de tiempo al cual se hace referencia en el numeral 1(13 meses) del presente artículo y de conformidad con el dictamen técnico del SVCA, superen el nivel máximo de ruido de 94 dBA Lmax establecido en el Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los Niveles de Ruido en la Operación Aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento” -SKBO- de la ciudad de Bogotá, D.C., estarán obligados al desarrollo delas siguientes actividades con fines pedagógicos de cumplimiento de la norma:										
(..)										
3. Durante el término de tres meses (3) contados a partir de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial, los operadores aéreos que prevean fundadamente desde el orden técnico u operacional, que no puedan cumplir con el nivel máximo de ruido de 94 dBA Lmax determinado en la sección 6.1.1del “Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los Niveles de Ruido en la Operación Aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento” - SKBO-, basado en las condiciones técnicas de su operación y flota aérea, deberán comunicar a la Autoridad Aeronáutica la intención de acogerse a la formulación y presentación de un Plan de Acción de Reducción de Niveles de Ruido.										
4.Dentro de los dos (2) meses siguientes contados a partir del vencimiento del término referido en el numeral inmediatamente anterior, los operadores aéreos deberán formular y presentar ante la Autoridad Aeronáutica, “El Plan de Acción de Reducción de Niveles de Ruido”.										
5.Para aquellos operadores aéreos que no comuniquen su intención de acogerse al Plan de Acción de Reducción de Niveles de Ruido, continuarán en el marco de lo establecido en el numeral 1 del presente artículo, y una vez finalizado el término de los trece (13) meses, quedarán sujetos a la aplicación de lo señalado en el artículo octavo de la presente resolución”.										
Es así como se menciona que durante los 13 meses contados a partir de su publicación (del 26 de agosto de 2020 al 26 de septiembre de 2021), la Aerocivil ha ejecutado lo siguiente:										
<div><div>- Envío de dictámenes técnicos a los explotadores aéreos que superaron el nivel máximo de ruido establecido más de una vez al mes a través de la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales, según lo reglamentado en el numeral 1 del artículo cuarto de la Resolución 1599 de 2020 y lo indicado en el numeral 7.3 del protocolo – Proceso Administrativo Interno de comunicación. El incumplimiento normativo se dio a conocer a los explotadores aéreos por medio del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental SVCA.</div><div>- Estos dictámenes se dirigieron a las aerolíneas AEROSUCRE, LAS, LUFTHANSA, UNIWORLD AIR CARGO. El número de dictámenes técnicos se presentó de la siguiente manera:</div></div>										
<table><tr><th>EXPLOTADOR AÉREO</th><th>NÚMERO DE DICTÁMENES TÉCNICOS</th></tr><tr><td>AEROSUCRE S.A.</td><td>11</td></tr><tr><td>LÍNEAS AÉREAS SURAMERICANAS SAS</td><td>11</td></tr><tr><td>LUFTHANSA</td><td>3</td></tr></table>			EXPLOTADOR AÉREO	NÚMERO DE DICTÁMENES TÉCNICOS	AEROSUCRE S.A.	11	LÍNEAS AÉREAS SURAMERICANAS SAS	11	LUFTHANSA	3
EXPLOTADOR AÉREO	NÚMERO DE DICTÁMENES TÉCNICOS									
AEROSUCRE S.A.	11									
LÍNEAS AÉREAS SURAMERICANAS SAS	11									
LUFTHANSA	3									

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

UNIWORLD AIR CARGO	3
<p>Al respecto es importante resaltar que de los operadores identificados, LUFTHANSA y UNIWORLD AIR CARGO no manifestaron su intención de acogimiento a la formulación y presentación del Plan de Reducción de Niveles de Ruido por lo cual, la AEROCIVIL los integró a la fase de aplicación del régimen sancionatorio del RAC-13; es decir, que de no efectuar acciones de mejora frente a los incumplimientos identificados, los operadores aéreos serán objeto de investigación y sanción por parte de la AEROCIVIL en caso de seguir incumpliendo con los niveles de ruido emitidos.</p> <p>La presentación de los dictámenes técnicos de ruido se encuentra en el Anexo 1 (carpeta 1) de la ya citada comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, con información desde octubre de 2020 a octubre de 2021, en donde se identifican las aerolíneas AEROSUCRE, LAS, LUFTHANSA y UNIWORLD AIR CARGO, explotadores aéreos que superaron el nivel máximo de ruido establecido más de una vez al mes, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 1 del artículo cuarto de la Resolución de Aerocivil 1599 de 2020.</p> <p>Por otro lado, en la información allegada se menciona que, en cumplimiento del numeral 2 del artículo cuarto de la Resolución de Aerocivil 1599 de 2020, el operador aéreo AEROSUCRE adelantó gestiones y mesas de trabajo con su personal administrativo y operativo sobre la articulación de la Resolución de Aerocivil 1599 de 2020 y el licenciamiento ambiental otorgado a la operación y funcionamiento del aeropuerto. Igualmente, ha adelantado reuniones con las comunidades y autoridades locales y municipales del área de influencia.</p> <p>En el anexo 1, carpeta 2 se encuentran las actas de capacitación a pilotos, copilotos, despachadores, ingenieros, técnicos y administrativos de la aerolínea. Además, se realizaron socializaciones a las comunidades aledañas, identificando en el Anexo 1, carpeta 4, las actas de socialización dirigidas a actores comunitarios de diferentes barrios y veredas de la localidad de Fontibón y municipio de Funza, entre el 24 de agosto y el 22 de noviembre de 2021. También se identificó las actas de reunión con las autoridades locales como las Alcaldías de Fontibón, Funza y Engativá del 26 de julio, 2 de agosto y 9 de agosto de 2021 respectivamente (de manera virtual). Los temas abordados fueron: responsabilidad social empresarial y ambiental, Resolución Aerocivil 1599 de 2020, socialización del plan de gestión social de AEROSUCRE S.A., socialización de su política social, cadena de suministros de la carga aérea, plan de reducción de niveles de ruido, cambios de flota aérea, procedimiento de abatimiento de ruido, transporte aéreo de carga, entre otros.</p> <p>Se identificó que estas capacitaciones y socializaciones se llevaron a cabo entre el 19 de julio y el 20 de diciembre de 2021. Las socializaciones llevadas a cabo con las comunidades aledañas se describen así:</p> <p>-Localidad – Fontibón: Barrios: El Refugio, Selva Dorada, Las Brisas, Puerta de teja, Atahualpa, Cámbulos, Cofradía, Internacional, La Cabaña, La Estación, La Giralda, La Rosita, Las Flores, Veracruz, Versalles, San José del Jardín y reunión general de la Comunidad de la localidad de Fontibón, Aerocivil y AEROSUCRE S.A.</p> <p>-Municipio de Funza: Veredas: El Hato, El Cacique, La Florida, La Isla, y reunión general de Alcaldía de Funza, Personería de Funza, Aerocivil y AEROSUCRE S.A.</p> <p>Por su parte, en el anexo 1, carpeta 3 se encuentra acta de reunión de tripulantes de la aerolínea Líneas Aéreas Suramericanas LAS, de fecha 10 de mayo de 2021; se mencionan las salidas normalizadas de reducción de ruido, análisis adelantado del modelo B727, mantenimiento de rutas, entre otros; en el punto 7 se identifica el Plan de reducción de ruido (identificado como programa), donde menciona como acción inmediata la de Priorizar Salidas RNAV/ Max T.O. Thrust/ disminución tankering HK 4262.</p> <p>De igual manera, se indica que, en cumplimiento del literal c del numeral 2 del artículo cuarto de la Resolución AEROCIVIL 1599 de 2020, el 8 de febrero de 2021, el Grupo de Gestión Ambiental y Control Fauna de la AEROCIVIL realizó mesa de trabajo con AEROSUCRE S.A. y LAS, indicando los hallazgos de los dictámenes técnicos, notificaciones y cumplimiento del régimen sancionatorio de la Resolución.</p> <p>En el anexo 1, carpeta 5, se presentan las solicitudes de LAS y AEROSUCRE S.A. del 18 de noviembre y 14 de diciembre de 2020 para acogerse al Plan de reducción de niveles de ruido. Los planes fueron presentados en febrero de 2021, de lo cual la AEROCIVIL solicitó unos ajustes de orden técnico que se identifican en el radicado. En el anexo 1, carpeta 6, se presentan las Resoluciones Aerocivil 3103 y 3104 del 30 de diciembre de 2021, en las que se aprueban los planes de reducción de niveles de ruido para las aerolíneas LAS y AEROSUCRE S.A.</p> <p>Ahora bien, el plan de reconversión de flota aérea de AEROSUCRE fue entregado mediante radicado 2022010314-1-000 del 30 de marzo de 2022, observándose principalmente lo siguiente:</p> <p>En la tabla 29 del plan de reducción de niveles de ruido, se presenta un presupuesto con montos de adquisición de los modelos B737-300 y B737-400 del año 2021 al 2027, es decir que se efectuarán inversiones en pro de mejorar la tecnología de las aeronaves y por ende los niveles de emisión de ruido, producto de las operaciones de AEROSUCRE S.A., donde la inversión será escalonada y se verán las mejoras en la flota aérea cada dos años hasta culminar en el 2027, concluyéndose que el Plan de reconversión de flota del operador en mención llevará tan solo 6 años del máximo de 10 años propuesto por la AEROCIVIL.</p>	

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

De acuerdo con lo anterior, esta Autoridad Nacional considera necesario requerir a la AEROCIVIL para que bianualmente presente los resultados al cumplimiento del Plan de reconversión de Flota, al que se comprometió AEROSUCRE S.A., con el fin de registrar vía seguimiento ambiental, las mejoras en las flotas de los operadores aéreos, que finalmente constituye una medida de manejo que contribuye con la reducción de los impactos sobre las comunidades ubicadas dentro del área de influencia.

Por su parte, el plan de reconversión de flota aérea de LINEAS AEREAS SURAMERICANAS LAS fue entregado mediante comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, este se encuentra dentro del Plan de reducción de niveles de ruido. En este plan se identificó como compromiso del operador aéreo lo siguiente:

Líneas Aéreas Suramericanas planea actualizar su flota en los siguientes 5 años de la siguiente forma:

- 2021: Retirar del servicio tres (3) aeronaves HK-1271, HK4154 (B727-100), y HK-4261 (B727-200), quedando en servicio cinco (5) aeronaves conformadas por (2) B727-200, (2) B727-200 Súper y (1) B37-300.
- 2022: Incorporar a la flota (1) B737-300/400. Prescindir de las aeronaves Boeing 727-200 con matrículas HK-4401 y HK-4262.
- 2023: Dar a inicio a la inducción de un (1) B737-800 BCF, manteniendo una capacidad de cinco (5) aeronaves.
- 2024: Estandarizar en modelo B737, compuesto por una flota de (2) B737-300/400 y (2) B737-800 BCF.
- 2025: Incorporar un tercer B737-800 BCF para tener en operación cinco (5) aeronaves B737 de nueva generación

En tal sentido, y como se manifestó anteriormente, con el fin de registrar vía seguimiento ambiental, las mejoras en las flotas de los operadores aéreos, entendiéndose como una medida de mitigación de los impactos generados por ruido sobre las comunidades ubicadas dentro del área de influencia, esta Autoridad Nacional considera necesario requerir a la AEROCIVIL para que de forma bianual y desde el año 2021 presente los soportes de cumplimiento al plan de reconversión de flota, presentado por LÍNEAS AÉREAS SURAMERICANAS – LAS.

De acuerdo con lo anterior, esta Autoridad Nacional encuentra que producto de la implementación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido solicitado por ANLA a través del literal b, numeral 8 del artículo octavo de la Resolución 1034 de 24 de agosto de 2015, posibilitó que se pudiera evaluar en principio todas aquellas operaciones que estarían generando niveles mayores a los que son inherentes a la actividad y a sus condiciones de fabricación o que en su defecto no estuvieran cumpliendo con los procedimientos de abatimiento de ruido.

En consecuencia, y con el fin de plantear acciones claras para el seguimiento y control de los niveles de ruido en la fuente, la AEROCIVIL en cumplimiento de la Resolución 1599 de 2020, requirió a los operadores aéreos que presentaran incumplimientos a los niveles de ruido presentar un plan de acción de mitigación, dentro de lo cual podrían contemplar como medida de mitigación planes de reconversión de flota que en todo caso no podrían tener un periodo de implementación superior a 10 años.

Así las cosas, en el marco de la evaluación realizada por la AEROCIVIL se detectaron 4 aerolíneas que presentaban incumplimientos, ante lo cual solo dos presentaron planes de acción cuya principal medida de mitigación correspondía a planes de reconversión de flota, las dos aerolíneas restantes independiente de que no presentaran un plan de acción y/o de reconversión de flota, no están exentas del cumplimiento a los niveles de ruido; en tal sentido y ante cualquier incumplimiento todas las aerolíneas que operan en el aeropuerto El Dorado, después de los 13 meses de transición que culminaron el 26 de septiembre de 2021, son objeto de investigación por parte de la AEROCIVIL y pueden ser sancionadas cuando el dictamen técnico así lo requiera.

En tal sentido es menester resaltar que, desde el centro de monitoreo de los recursos naturales de la ANLA, se realizará el seguimiento al cumplimiento del precitado protocolo, teniendo en cuenta que los incumplimientos al mismo inciden directamente en los niveles de exposición sonora sobre las comunidades ubicadas dentro del área de influencia.

Al respecto es importante aclarar que en cumplimiento de la Resolución 1599 de 2020, la AEROCIVIL realiza un monitoreo continuo de los niveles de ruido por operación ante lo cual el plan de reconversión de flota presentado puede ser susceptible de modificación, ya que de acuerdo con los resultados, otras aerolíneas podrían adherirse a la presentación de dichos planes, por lo que en los Informes de Cumplimiento Ambiental, la AEROCIVIL debe reportar a esta Autoridad los dictámenes técnicos de las aerolíneas que incumplieron con los niveles de ruido establecidos en la Resolución 1599 de 2020, así como los planes de acción acogidos en el marco de los resultados periódicos, haciendo especial énfasis en los planes de reconversión de flota aérea.

En consecuencia, esta Autoridad Nacional considera que la AEROCIVIL cumplió con lo establecido en la presente obligación, por tanto, en la parte resolutive del presente acto administrativo se dará por cumplida y concluida.

1.2. Informe con la descripción de la operación para las franjas horarias objeto de medidas de manejo ambiental en la Fase II, en función de los análisis de ruido por aeronave, y cronograma de implementación que	Temporal	SI
---	----------	----

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

demuestren técnicamente la capacidad de cumplimiento de las restricciones por cuota de ruido QC.																																									
Análisis del cumplimiento																																									
Mediante comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, la AEROCIVIL presentó a esta Autoridad Nacional la siguiente información:																																									
-La Metodología de aplicación del Sistema Cuota de Ruido se presenta en el Anexo 2 del radicado, aclarando que la restricción ambiental se administrará a través del software de programación de vuelos SCORE.																																									
-El conteo de cuota de ruido es basado en los certificados de ruido del Aeropuerto Internacional el Dorado, así como las bases de datos de aeronaves publicado por las autoridades FAA y EASA. Como referencia se tuvo antecedentes internacionales de clasificación de cuota de ruido, siendo una de las seleccionadas la aplicada en el Reino Unido; se informa que esta clasificación es realizada de acuerdo con la metodología del Anexo 16 “Protección al medio ambiente”, Volumen I- “Ruido de las aeronaves” de la OACI.																																									
-Mediante comunicación con radicación 2022010314-1-000 del 30 de marzo de 2022, la AEROCIVIL aclara a esta Autoridad Nacional la tabla 3 del radicado 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022 denominada “Niveles de ruido y clasificación cuota de ruido”, que presenta equivalencias entre los niveles de ruido por tipo de aeronave certificados documentalmente sobre los cuales se calcula la cuota de ruido, frente a los niveles de ruido SEL registrados por el SVCA, dicho análisis se realizó para un mes de muestreo correspondiente al mes de junio de 2019, concluyendo que el comportamiento de los niveles de ruido SEL, guardan relación con la caracterización por cuota de ruido QC.																																									
También se indica que en el Anexo 2, con remisión del documento técnico: “Metodología de selección cuota de ruido”, en la tabla 7 los niveles del indicador nivel efectivo de ruido percibido - EPNL, obedecen a los niveles de ruido certificados para cada modelo de aeronave según la aplicación de la metodología de establecida del Anexo 16, Volumen I de la OACI. Así mismo, se aclara que todos los indicadores que contienen los niveles efectivos de ruido percibido, expresado en decibeles - EPNdB son relacionados por la certificación de ruido de las aeronaves y no son datos medidos. Los indicadores presentados como SEL, Lmax, entre otros, son resultados comparativos de la red de monitoreo de ruido SVCA del aeropuerto a fin de validar tendencias en términos de niveles de ruido por tipo de aeronave.																																									
De igual manera, se aclara que el criterio de selección de ventana de análisis de datos de un mes obedece a un rango de tiempo que es considerado como un muestreo significativo para caracterización de eventos acústicos; toda vez que la operación y evaluación por modelos de aeronaves no presenta mayores cambios en sus resultados de energía sonora a partir del análisis histórico del SVCA.																																									
De acuerdo con lo antes expuesto, el objetivo de la AEROCIVIL con la presentación de la información de niveles de ruido y equivalencias, entre los criterios de medición y de cálculo, estaba relacionado con el hecho de demostrar y soportar técnicamente que la clasificación por cuota de ruido se realizó buscando restringir en el periodo nocturno las aeronaves más ruidosas que operan en la terminal aérea.																																									
Aunado a lo anterior, la AEROCIVIL en su documento explica que, para la aplicación de la cuota de ruido, se cuenta desde el año 2015 con el sistema automatizado de coordinación de Slot (Franja horaria) denominado PDC SCORE, que funciona como un sistema de asignación de cupos de operaciones aéreas a los operadores que cumplan con todos los requisitos de vuelo. Esto atiende las normas nacionales y las de la OACI, por lo cual se creó el Servicio de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo (ATFM).																																									
Se explica en el documento en qué consiste el Slot y su metodología de uso, donde se identifican 2 fases, pre táctica y táctica, que en términos generales corresponden a las actividades de información, planeación y asignación de Slot (franjas horarias) teniendo en cuenta las restricciones por QC, de tal manera, que ya desde la asignación del Slot, se administran los tipos de aeronaves que operan en el aeropuerto y se bloquee la asignación de cupos a quienes no podrían cumplir con las restricciones ambientales impuestas.																																									
De igual manera se presenta el cronograma de aplicación y articulación del cumplimiento de restricciones por sistema de cuota de ruido QC, que será implementado una vez se autorice el inicio de Fase II, por parte de la ANLA, el cual se expone a continuación:																																									
<table><tr><th>N°</th><th>Actividad</th><th>Semana 1</th><th>Semana 2</th><th>Semana 3</th><th>Semana 4</th></tr><tr><td>1</td><td>Ajustes de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos RAC-3 y RAC-5</td><td>X</td><td>X</td><td>X</td><td></td></tr><tr><td>2</td><td>Programación Software ambiental restricción temporada Summer</td><td></td><td></td><td>X</td><td></td></tr><tr><td>3</td><td>Implementación restricción ambiental</td><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr><tr><td>4</td><td>Socialización interna (Dirección Servicios Navegación – Dirección de Transporte Aéreo)</td><td></td><td>X</td><td></td><td></td></tr><tr><td>5</td><td>Socialización operadores aéreos</td><td></td><td>X</td><td></td><td></td></tr></table>						N°	Actividad	Semana 1	Semana 2	Semana 3	Semana 4	1	Ajustes de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos RAC-3 y RAC-5	X	X	X		2	Programación Software ambiental restricción temporada Summer			X		3	Implementación restricción ambiental				X	4	Socialización interna (Dirección Servicios Navegación – Dirección de Transporte Aéreo)		X			5	Socialización operadores aéreos		X		
N°	Actividad	Semana 1	Semana 2	Semana 3	Semana 4																																				
1	Ajustes de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos RAC-3 y RAC-5	X	X	X																																					
2	Programación Software ambiental restricción temporada Summer			X																																					
3	Implementación restricción ambiental				X																																				
4	Socialización interna (Dirección Servicios Navegación – Dirección de Transporte Aéreo)		X																																						
5	Socialización operadores aéreos		X																																						
Fuente: Aerocivil, radicado 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022																																									

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

<p>De acuerdo con lo anterior, es pertinente aclarar que, las actividades descritas en la tabla hacen parte de procesos administrativos internos que no son competencia de la Autoridad Nacional, sin embargo, dentro de dicha tabla la AEROCIVIL aborda en la primera semana un tema que es importante para la ANLA, relacionado con los ajustes a los reglamentos aeronáuticos Colombianos, cuyo objetivo no es otro que acoger por documento oficial, las restricciones por QC, para que sean de estricto cumplimiento por parte de todos los operadores que prestan sus servicios en el aeropuerto internacional El Dorado, así las cosas esta Autoridad encuentra necesario que a fin de brindar todas las garantías de cumplimiento a las restricciones impuestas, que la AEROCIVIL presente dentro de los 10 días siguientes a la firmeza del presente acto administrativo, el documento oficial mediante el cual se acogen dichas restricciones para el estricto cumplimiento de la medida de manejo ambiental de tipo restrictivo. En todo caso, el cumplimiento a las restricciones por QC, son objeto de control y seguimiento continuo por parte del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, a través de la información registrada diariamente en el SVCA de la terminal aérea.</p> <p>En consecuencia, esta Autoridad Nacional considera que la AEROCIVIL cumplió con lo establecido en la presente obligación, por tanto, en la parte resolutive del presente acto administrativo se dará por cumplida y concluida.</p>		
1.3. Remisión diaria a esta Autoridad vía correo electrónico a licencias@anla.gov.co con copia a centromonitoreo@anla.gov.co , de los archivos de descarga del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aerocivil, relacionados con los niveles de ruido y trayectorias aéreas, en formato .csv.	Permanente	SI
Análisis del cumplimiento		
<p>Mediante comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, la AEROCIVIL, indica lo siguiente:</p> <p>“A partir de la radicación de este oficio, la Entidad mediante la Dirección de Operaciones Aeroportuarias y el contratista a cargo de la ejecución del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA para el aeropuerto internacional El Dorado, remitirá diariamente vía correo electrónico la información de procesamiento de datos de ruido aeronáutico.</p> <p>Adicionalmente, se realizó radicación de oficio de solicitud con número 2022025707-1-000 del 2022 (ver anexo 3) con asunto de requerimiento de información para conexión VPN del SVCA, en donde se espera que, dando cumplimiento a lo solicitado por esta Entidad el equipo del centro de monitoreo de la Autoridad Ambiental obtenga acceso a la descarga de datos desde el usuario y estación de trabajo (Workstation), tal como se viene prestando desde el año 2015.”</p> <p>De acuerdo con lo anterior y una vez consultado el correo centromonitoreo@anla.gov.co, se pudo evidenciar que desde el 14 de marzo la AEROCIVIL ha venido presentado la información requerida, lo cual pudo verificarse en las comunicaciones con radicados ANLA 2022046782-1-000 del 14 de marzo, 2022050451-1-000 del 17 de marzo, 2022050923-1-000 y 2022051179-1-000 del 18 de marzo, 2022052323-1-000 del 22 de marzo, 2022055302-1-000 del 25 de marzo, 2022058178-1-000 del 29 de marzo, 2022059370-1-000 del 30 de marzo, 2022060753-1-000 del 31 de marzo de 2022 y para el mes de abril hasta la fecha de elaboración del presente concepto técnico con las comunicaciones con radicados ANLA 2022062196-1-000 del 1 de abril, 2022063173-1-000 del 4 de abril, 2022064627-1-000 del 5 de abril, 2022065404-1-000 del 6 de abril y 2022066283-1-000 del 7 de abril de 2022.</p> <p>En consecuencia, esta Autoridad Nacional considera que la AEROCIVIL cumplió con lo establecido en la presente obligación, por tanto, en la parte resolutive del presente acto administrativo se dará por cumplida y concluida.</p>		
1.4. Presentación del estudio finalizado de Fauna silvestre en el humedal el Gualí, en el cual se correlacione el ruido aeronáutico con la alteración a la fauna silvestre, y con base en los resultados obtenidos presentar para verificación de la ANLA el análisis de jerarquía de la mitigación del impacto alteración a las comunidades faunísticas, determinando para aprobación de la ANLA, las medidas de mitigación o de ser el caso las medidas compensatorias, junto con el cronograma de implementación de estas.	Temporal	SI
Análisis del cumplimiento		
<p>Mediante comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, la AEROCIVIL presentó en respuesta a la presente obligación el documento denominado: “IMPLEMENTACIÓN DE UN PROGRAMA DE ESTUDIO Y MONITOREO DE LA POBLACIÓN DE FAUNA SILVESTRE EN EL HUMEDAL GUALÍ TOMANDO COMO GRUPO FOCAL LAS AVES”, junto con los anexos respectivos.</p> <p>Este estudio incluyó metodológicamente la caracterización y monitoreo de la avifauna del Humedal El Gualí, como área de influencia directa y el Humedal La Florida como área de influencia indirecta, para realizar así comparaciones en cuanto a la composición y estructura de las comunidades de la avifauna frente al ruido aeronáutico. En las áreas de estudio se midieron variables físicas, bióticas y climáticas de los humedales, monitoreo de avifauna (avistamientos, captura de individuos con redes de niebla, anillados, muestras de corticosterona, medición de nidos y aspectos ecológicos), monitoreo de ruido aeronáutico y de presión sonora y, finalmente, monitoreo bioacústico, con lo cual, se realizaron análisis estadísticos y comparativos, que permitieran determinar si existe un cambio en la composición y abundancia de la avifauna relacionado con el</p>		

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

aumento en los niveles de presión sonora emitidos por el sobrevuelo de las aeronaves derivado de la ampliación del Aeropuerto El Dorado.

De forma resumida, se reportaron un total de 137 especies de aves, agrupadas en 32 familias y 16 órdenes taxonómicos, sobre las cuales, los análisis estadísticos y bioacústicos indicaron que:

“(...) en general, no existe una influencia negativa del ruido aeronáutico sobre la abundancia de la avifauna, su comportamiento, el estado de salud de las poblaciones, los niveles de estrés fisiológico ni las medidas morfológicas. Sin embargo, se evidenció que el ruido aeronáutico ha sido un factor clave el establecimiento de patrones bioacústicos y ecoacústicos únicos en las poblaciones de aves presentes en el humedal. Debido a lo anterior, se determinó que las aves del Humedal Gualí han desarrollado una adaptación local bioacústico, fisiológica y comportamental de las aves que habitan en los sitios con mayor influencia del ruido aeronáutico; según los resultados recolectados para el período de estudio (enero de 2020-septiembre de 2021)

“(...)”.

Dado lo anterior, se menciona en el estudio que:

“(...) no es necesario diseñar e implementar nuevas medidas de manejo debido a que actualmente no existe un efecto negativo del ruido aeronáutico sobre las poblaciones de aves del Humedal Gualí.

“(...)”.

Así las cosas, considerando el objetivo y alcance del presente acto administrativo se encuentra relacionado con la verificación del cumplimiento de las obligaciones establecidas por la ANLA mediante el artículo segundo de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, en la Fase I para autorizar la entrada de la Fase II operativa, se considera, que se presentó la información solicitada para el paso de una fase a la otra, toda vez que se remitió el estudio finalizado de fauna silvestre en el Humedal Gualí, en el cual, se incluyeron los análisis efectuados para correlacionar el ruido aeronáutico con la alteración a la fauna silvestre y, con base en estos, se incluyó un análisis general respecto a la implementación de las medidas de manejo, indicando en este último que, aparentemente no es necesario la implementación de medidas de manejo adicionales a las ya existentes o compensatorias.

No obstante, a través del control y seguimiento ambiental que realizará la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA a la totalidad de las obligaciones vigentes del expediente LAM0209, se efectuará la verificación y análisis técnico detallado del estudio “IMPLEMENTACIÓN DE UN PROGRAMA DE ESTUDIO Y MONITOREO DE LA POBLACIÓN DE FAUNA SILVESTRE EN EL HUMEDAL GUALÍ TOMANDO COMO GRUPO FOCAL LAS AVES”. Dado lo anterior, aunque la obligación fue cumplida no se concluirá hasta tanto se realice el análisis técnico de la información presentada.

1.5. Presentar un estudio finalizado de actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, en el cual se concluya acerca de la correlación entre la posible influencia del ruido aeronáutico sobre la productividad de la actividad ganadera en el municipio, con la determinación si es el caso de las medidas para dar atención al impacto, junto con el cronograma de implementación de estas.	Temporal	SI
---	----------	----

Análisis del cumplimiento

Mediante comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, la AEROCIVIL presentó a esta Autoridad Nacional, en respuesta a la presente obligación el documento denominado “INFORME FINAL PROYECTO RUIDO GANADERO FUNZA”, incluyendo los anexos respectivos.

Mediante dicho estudio, se pretendió determinar la posible influencia del ruido aeronáutico, durante la fase operativa del Aeropuerto Internacional El Dorado, sobre la productividad de la actividad ganadera del municipio de Funza. Para lo anterior, el estudio fue desarrollado por profesionales en el área de la Medicina veterinaria especializados, de la ingeniera de sonido y laboratorios de análisis certificados.

Metodológicamente, se seleccionaron 18 predios de la zona rural del municipio de Funza con vocación ganadera y en cercanía al Aeropuerto Internacional El Dorado, para desarrollar mediciones acústicas con el fin de determinar el impacto de la operación aérea sobre los bovinos, así como medición de variables de tipo de ordeño (mecánico o manual), variables para evaluar las condiciones reproductivas y productivas del ganado (producción de leche, condición corporal, fertilidad, intervalos entre partos, días abiertos y número de servicios por concepción) y variables para medir para las condiciones de salud y bienestar animal (biológica, enfermedades, bienestar animal y etograma, test de mastitis), llevando a cabo dichas mediciones en tres (3) periodos de tiempo diferentes entre octubre y noviembre de 2020.

Como resultado principal, en el estudio se menciona lo siguiente respecto a la posible influencia del ruido aeronáutico sobre la productividad de la actividad ganadera del municipio de Funza:

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

(...)

El resultado de este coeficiente entre la producción de leche y el número de decibeles (dB), en la sala de ordeño es igual a -0.1887, lo cual ante su cercanía a 0, permite determinar al ser interpreta que no existe una tendencia entre ambas variables, es decir, la producción de leche no se ve afectada por el incremento o la disminución del número de decibeles (dB). Este mismo coeficiente, al calcularse entre la producción de leche y el número de decibeles (dB) el potrero es equivalente a -0.0548, encontrando el mismo patrón obtenido con los decibeles (dB), en la sala de ordeño.

(...).

Por otra parte, se indica que dentro de las variables medidas, aquellas con mayor influencia sobre la disminución en la productividad lechera, son la mastitis, el uso de fuentes de agua contaminada que pueden generar parasitosis en los animales y la cojera de los animales por las condiciones del terreno. Asimismo, se menciona una baja incidencia del ruido aeronáutico (menor al 10%), para el total del ambiente acústico de la zona de ordeño, por lo cual, no se considera un factor importante en la disminución de la productividad lechera.

Así las cosas, considerando el objetivo y alcance del acto administrativo, el cual consiste en la verificación del cumplimiento de las obligaciones establecidas por la ANLA mediante el artículo segundo de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, en la Fase I para autorizar la entrada de la Fase II operativa, se considera, que se presentó la información solicitada para el paso de una fase a la otra, toda vez que se remitió el estudio finalizado de actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, en el cual, se concluye que, aparentemente, la producción de leche no se ve afectada por el ruido aeronáutico, por lo que en dicho estudio se indica que no es necesario la implementación de medidas de manejo relacionadas con la influencia del ruido aeronáutico sobre la actividad ganadera del municipio de Funza.

No obstante lo anterior, a través del control y seguimiento ambiental que efectuará la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA a la totalidad de las obligaciones vigentes del expediente LAM0209, el estudio remitido de “INFORME FINAL PROYECTO RUIDO GANADERO FUNZA” junto con el análisis de la pertinencia de la implementación de las medidas de manejo, será objeto de una verificación y análisis técnico detallado por parte de ANLA y, en el caso que aplique, se efectuaran los requerimientos que den a lugar.

Dado lo anterior, aunque la obligación fue cumplida no se concluirá hasta tanto se realice el análisis técnico de la información presentada.

1.6. Presentar la metodología que será desarrollada en la formulación de un Plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI, de conformidad con lo establecido en la Tabla 1 de la norma nacional de ruido, asociado al área de influencia para el componente ruido definida por esta Autoridad, teniendo en cuenta los siguientes aspectos y demás aplicables en el marco de los cuatro pilares del enfoque equilibrado de ruido recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI:

1.6.1. Cronograma y metodología para el desarrollo del Inventario de viviendas e instituciones existentes en el AI y propuesta de Formato de Diligenciamiento, según las consideraciones del acápite del componente espacial del presente acto administrativo.	Temporal	SI
--	----------	----

Análisis del cumplimiento

La AEROCIVIL mediante comunicación radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, presentó a esta Autoridad Nacional la información requerida a través de las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y 301 del 1 de febrero de 2022, con fines de que sea autorizada la Fase II operativa del proyecto.

De acuerdo con lo anterior, para efectos de la presente obligación el titular de la Licencia Ambiental describe la metodología para el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones existente en el área de influencia:

Etapa I – Cuantificación de viviendas e instituciones, para la cual la AEROCIVIL define las siguientes acciones:

I. Formación de línea base por la implementación de la fase II operativa

(...)

“Con el objetivo de realizar una valoración ambiental y aeronáutica de la operación del aeropuerto de 05:00 a 06:00 HL con la implementación de Cuota de Ruido (QC) para la franja horaria de 05:00 a 07:00 HL, se desarrolla de la siguiente manera: (i) monitoreo acústico de las temporadas operacionales “Winter” y “Summer” del aeropuerto, (ii) análisis y evaluación de datos para la generación de modelo acústico cartográfico e (iii) identificación de áreas y zonas acústicas de sensibilidad especial”

(...)

II. Solicitud de Información a entidades oficiales

(...) “la entidad procederá a solicitar información correspondiente a: (i) Inventarios prediales y condiciones estructurales – Catastro Distrital, (ii) Instituciones educativas y Bibliotecas, - Secretaría Distrital de Educación, (iii) Centros geriátricos – Secretaría de Integración Social, (iv) Hospitales y centros de salud - Secretaría Distrital de Salud y (v) Equipamiento social, caracterización y reglamentación del uso de suelo – Secretaría Distrital de Planeación.”

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

- (...)
- III.

Tratamiento de datos, acústicos, prediales y socioeconómicos

(...)

Con la información registrada en el acápite I, se generará los métodos de cálculo para el desarrollo del modelo acústico operacional de un año de implementación de la Fase II. En la cual se tendrá en cuenta la integración de indicadores multivariantes a partir de la información del acápite II. De tal forma que, se obtendrá la tendencia en dinámica del área de influencia acústica.”

(...)
- IV.

Análisis y yuxtaposición cartográfica, acústica y social

(...)

“Se comparará la información recopilada en el acápite II con la tendencia en dinámica acústica del aeropuerto en cumplimiento de la normativa nacional de ruido y el Plan de Ordenamiento Territorial vigente en el Distrito, para lo cual se realizará una yuxtaposición temática de las variables ambientales, cartográficas, sociales, uso de suelo y disposiciones de tratamiento acústico.”

(...)
- V.

Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad

(...) “se determinarán las áreas de resultado de comparación de la información de los acápites III y IV producto de la operación de Fase II, identificando zonas de alta sensibilidad acústica donde se ubican viviendas e instituciones a las cuales se aplicará el denominado “Formato de diligenciamiento espacial”.
- VI.

Aplicación del formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica

(...)

“Para las áreas identificadas en el acápite V, se aplicará la propuesta del formato de diligenciamiento espacial en el Área de Influencia de aeropuerto” (...)

Así cosas, con la descripción de la metodología presentada por la AEROCIVIL para el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones, se considera el cumplimiento respecto a la presentación de esta información.

Ahora, respecto a la Etapa II de la metodología presentada por la AEROCIVIL en su comunicación para dar alcance a esta obligación, esta corresponde a la presentación del cronograma de implementación de las acciones antes enunciadas para la Etapa I.

Al respecto, es pertinente aclarar que en mesa de trabajo realizada entre la ANLA y la AEROCIVIL el día 29 de marzo de 2022, en la cual se verificó de manera conjunta la información presentada la titular del instrumento de manejo y control ambiental mediante la comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, se solicitó a la AEROCIVIL revisar y reconsiderar los tiempos planteados en el cronograma toda vez que éste se presentó con una proyección de implementación durante cuatro (4) años, temporalidad que esta Autoridad consideró extensa.

Dado lo anterior, la AEROCIVIL mediante comunicación con radicación 2022059658-1-000 del 30 de marzo de 2022, dio alcance a la comunicación con radicado 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, en la cual presenta el cronograma de actividades de la Etapa I ajustado con una proyección de tiempo de ejecución de tres (3) años, es así que esta Autoridad tomará este cronograma como base para el seguimiento de la implementación de la metodología propuesta para el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones existente en el área de influencia.

Actividad	Año 2022		Año 2023		Año 2024	
	1S.	2S.	1S.	2S.	1S.	2S.
I. Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa.	X	X	X			
II. Solicitud de información Entidades Oficiales.			X			
III. Tratamiento de datos, acústicos, prediales y socioeconómicos.				X		
IV. Análisis y yuxtaposición cartográfica, acústica y social				X		

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

V. Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad.				X		
VI. Aplicación del Formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica.					X	X

Por otra parte, AEROCIVIL mediante comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, respecto de la propuesta del formato de diligenciamiento y que corresponde a la actividad VI de la etapa I, indicó:

(...)

“Para las áreas identificadas en el acápite V, se aplicará la propuesta del formato de diligenciamiento espacial en el Área de Influencia del aeropuerto, de conformidad con las consideraciones establecidas en el componente espacial de la Resolución 1728 de 2021 y Resolución 0301 de 2022 – ANLA. (Ver Formato Anexo)”

(...)

En verificación de los anexos se observa que en la carpeta denominada “7” se incluye el archivo Excel “FICHA DE VIVIENDAS RESOLUCIÓN 1728” el cual a su vez contiene dos formatos, uno bajo el título “Inventario de Vivienda para el Aeropuerto Internacional El Dorado” y otro formato bajo el nombre “Inventario de Viviendas y Edificaciones Sensibles”, respecto de lo cual no es claro el fin de cada uno, observación que fue realizada por parte de ANLA a la AEROCIVIL durante la mesa de trabajo efectuada el 29 de marzo de 2022 y en atención a esta observación la AEROCIVIL mediante comunicación con radicación 2022059658-1-000 del 30 de marzo de 2022, indica:

(...)

“5. Se remite como alcance de información el ajuste a la Ficha del Formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica incluyendo el objetivo en los siguientes términos: “OBJETIVO: Realizar caracterización social de las viviendas definidas dentro del área acústica de alta sensibilidad.”. Este se presenta como anexo digital 2 del presente documento.

Asimismo, y respecto al formulario de viviendas con alta sensibilidad, esta entidad se permite aclarar que posterior a la obtención del área acústica de alta sensibilidad, se iniciará el proceso de caracterización en las viviendas que se encuentren dentro de esta área. Sin embargo, es importante mencionar que a través del programa de gestión social implementado por la Aerocivil se informará a la comunidad, las acciones realizadas y el objetivo de estas”

(...)

Con lo anterior, se aclara el objetivo del formato, así como en el anexo 2 citado se observa la presentación de un sólo formato y que se observa en la imagen a continuación, el cual será implementado durante la actividad incluida en la metodología “Aplicación del formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica”.

REPÚBLICA DE COLOMBIA AERONÁUTICA CIVIL <small>Unidad Administrativa Especial</small>		INVENTARIO DE VIVIENDA Y EDIFICACIONES SENSIBLES		Código Ficha N°	
				Fecha	
				Página	1 de 2
PROYECTO					
Aeropuerto					
Municipio	Vereda	Localidad	UPZ	Barrio:	
IDENTIFICACIÓN DEL INMUEBLE					
Legalidad del inmueble					
Dirección del inmueble					
Cordenada del inmueble					
Estrato					
REPRESENTANTE DEL PREDIO					
Nombre Propietario					
Información de contexto					
Tenencia del predio					
CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS Y FÍSICAS DE LA VIVIENDA					
Edad					
Sexo					
Relación de parentesco respecto al jefe de hogar					
¿Pertenece a un grupo étnico?					
Registro Fílmico hogar (anexo)		Registro fotografico del hogar (Anexo)			

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

CONDICIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA UNIDAD TERRITORIAL		
Timepo de permanencia en el predio		
Actividades de desarrollo economico (justificación Respuesta)		

CARACTERIZACIÓN VIVIENDAS VULNERABLES		
Tipo de población que atienden *		
Horarios de servicios		
Periodos del año		
Activades que se prestan o desarrollan		

Nota *: Estas viviendas cumplen un rol social de actividades como lo son: centros educativos, centros geriátricos, hospitales y todos aquellos espacios de prestación de servicio a la comunidad en el componente espacial.

FIRMA ENCUESTADOR	FIRMA PROPIETARIO	REVISIÓN AERONAUTICA CIVIL
-------------------	-------------------	----------------------------

Como conclusión de lo descrito anteriormente, se considera que la AEROCIVIL ha dado cumplimiento definitivo a lo requerido en la presente obligación, toda vez que fue presentada la metodología del desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia, cronograma de implementación de actividades y propuesta del formato de diligenciamiento.

1.6.2. Cronograma y metodología para el desarrollo del Plan que garantice el cumplimiento de la norma de ruido de conformidad con las políticas de planeación de desarrollo territorial vigentes definidas por las Autoridades competentes en el territorio.	Temporal	SI
--	----------	----

Análisis del cumplimiento

Mediante comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, la AEROCIVIL propone una metodología para el desarrollo del Plan de acción que garantice el cumplimiento de la norma de ruido, de conformidad con las políticas de planeación de desarrollo territorial vigentes definidas por las Autoridades competentes en el territorio. Esta tiene en cuenta las disposiciones del documento 9829 de la OACI. La metodología se presenta en 2 etapas de la siguiente manera:

Etapa I-Estructuración metodológica de cumplimiento a la normativa de ruido mediante las disposiciones del documento 9829-OACI

Objetivo: realizar un diagnóstico acústico y estructuración metodológica para el cumplimiento de los estándares máximos permisibles de la Resolución MADS 0627 de 2006, o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

1. **Diagnóstico acústico por implementación de la fase II operativa:** se realizará valoración acústica y aeronáutica de la operación del aeropuerto de 05:00 a 06:00 HL, con implementación de la cuota de ruido QC para la franja horaria de 05:00 a 07:00 HL. Esta consta de actividades de: monitoreo acústico de las temporadas “Winter” y “Summer” y de un análisis de exposición sonora promediados de la operación nocturna integrados a modelación acústica cartográfica.

2. **Caracterización acústica de emisión de ruido:** consiste en realizar un inventario de emisión de ruido de los modelos de aeronaves operativos del aeropuerto, en coordinación con los operadores aéreos a partir de la certificación de aeronavegabilidad. Se actualizará la base de datos acústica logrando obtener resultados de modelación estadística de la operación aeroportuaria actual.

3. **Responsabilidades adjudicadas a las autoridades aeronáuticas indicadas por la OACI:** Se iniciará las gestiones para definir las responsabilidades institucionales en materia de: definiciones acústicas y recomendaciones de mitigación en la gestión de ruido para el aeropuerto según el concepto de “Enfoque equilibrado de ruido”, utilizando los datos acústicos de un registro de 6 años de monitoreo continuo.

4. **Instrumentos de planeación y gestión del uso de suelo:** Consiste en mesas de trabajo con la secretaria distrital de planeación para abordar las normas comunes de tratamientos urbanísticos en especial atención el Anexo 5 (proyecto de acuerdo) acápite 1.1 “limitante general de alturas a toda edificación en el área urbana”. Se proporcionará estudios acústicos por la implementación de la fase II operativa, con el fin de tener en cuenta las áreas de sensibilidad acústica. También la Aerocivil diseñara instrumentos o guías de planeación de aeropuertos según disposiciones del documento 9829 de la OACI.

5. **Desarrollo de instrumentos de mitigación:** La Aerocivil diseñará los instrumentos de mitigación que aplicará a las fuentes de emisión, medio de propagación y receptores, siguiendo las recomendaciones del documento 9829 de la OACI. Se implementarán seguimiento de los procedimientos PBN, manual de abatimiento de ruido y la Resolución 1599 de 2020, generando dictámenes técnicos mensuales de los operadores aéreos, con el fin de que se cumpla las normas del aeropuerto.

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

6. Estudio de procedimientos operacionales: consiste en iniciar el análisis, evaluación y procedimientos operaciones con variabilidad a las condiciones operativas establecidas en las actuales cartas de navegación aérea.

7. Socialización de resultados: esta actividad se efectuará el último trimestre del año 2024, en el cual se debe dirigir a todos los actores involucrados del plan de acción de la Aerocivil y de los demás actores sociales y comunidad aledaña al área de influencia del aeropuerto internacional El Dorado.

Etapa II - Cronograma de ejecución del plan de cumplimiento a la norma de ruido: se presentó un ajuste mediante comunicación con radicación 2022010314-1-000 del 30 de marzo de 2022, en el cual se identifica como Etapa II – Cronograma de ejecución del plan de cumplimiento a la norma de ruido, presentándose de la siguiente manera:

	Año 2022		Año 2023		Año 2024							
Actividad	1S	2S	1S	2S	1 trimestre		2 trimestre		3 trimestre		4 trimestre	
I. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa.		X										
II. Caracterización acústica de emisión de ruido.				X	X	X	X	X				
III. Responsabilidades adjudicadas a las autoridades aeronáuticas indicadas por la OACI							X	X	X	X	X	X
IV. Instrumentos de planeación y gestión del uso de suelo			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
V. Desarrollo de instrumentos de mitigación.				X	X	X	X	X	X	X	X	X
VI. Estudio de procedimientos operacionales				X	X	X	X	X	X	X	X	X
VII. Socialización de resultados												X

Fuente: Aerocivil, radicado 2022010314-1-000 del 30 de marzo de 2022

De acuerdo con lo anterior, esta Autoridad Nacional comprende la necesidad de realizar un diagnóstico acústico por implementación de la fase II operativa, a partir del cual se obtendrá información valiosa y definitiva para validar que las proyecciones realizadas a partir análisis estadísticos (tomando como base el Plan Piloto) y métodos de cálculo internacionalmente reconocidos (curva de ruido de 65 dBA), son acordes con la realidad acústica de la operación, información sobre la cual finalmente se establecerán las áreas sensibles objeto de especial atención en función de análisis de tipo ambiental de conformidad con la normatividad aplicable para este tipo de proyectos. Ahora bien, en relación con el tiempo presentado por la Aerocivil para el levantamiento de la información línea base o diagnóstica correspondiente a 18 meses, esta Autoridad encuentra en primera instancia que el primer semestre del 2022, ya está en curso y deben estarse surtiendo las acciones proyectadas, no obstante en lo que respecta a los 12 meses restantes, no se considera necesario un periodo de recolección de información tan amplio, toda vez que en el marco de la ejecución del Plan Piloto, que motivó parte de la última modificación de Licencia Ambiental, se consideró como tiempo de análisis representativo un periodo de 4 meses, en tal sentido el cronograma se ajusta para que la línea base o diagnóstica se encuentre construida al terminar el segundo semestre de 2022.

No obstante y en lo que respecta a la caracterización acústica de emisión de ruido, lo que se entiende busca la AEROCIVIL, es obtener información relevante sobre las emisiones de ruido en el aeropuerto en relación con las características técnicas de las fuentes de emisión que operan en dicha terminal, de tal manera que se posibilite la adopción de nuevas medidas en la etapa de desarrollo de instrumentos de mitigación y además dicha información sirva como insumo para la actualización bianual del protocolo de medición a los niveles de ruido en la operación aérea del aeropuerto internacional El Dorado, acogido mediante Resolución Aerocivil 1599 de 2020, lo cual será requerido a la Aerocivil en el presente seguimiento. De igual manera dicha caracterización será un insumo importante para evaluar la efectividad de las medidas ya adoptadas en la fuente (cuota de ruido, reconversión de flota, entre otros) y las oportunidades de mejora en relación con los estudios de procedimientos operacionales, constituyéndose como un nuevo punto de partida para evaluar las posibilidades de incorporar mayores esfuerzos en términos de las fuentes de emisión y procedimientos de abatimiento de ruido que mitiguen aún más los niveles de ruido que impactan a las comunidades.

En lo que respecta a responsabilidades adjudicadas a las autoridades aeronáuticas indicadas por la OACI, dicha etapa se surtirá de manera paralela a las demás y se constituirá como un valor agregado para las comunidades, en tanto que se esperaría un pronunciamiento de dicho ente frente a la situación específica del aeropuerto internacional El Dorado.

De igual manera y con relación a los instrumentos de planeación y gestión del uso de suelo y desarrollo de instrumentos de mitigación, dichas actividades han sido de gran importancia a lo largo del tiempo desde que fue otorgada la licencia ambiental para el proyecto a través de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, en la que se estableció un requerimiento para el Departamento Administrativo de Planeación Distrital y a los Concejos Municipales de Bogotá y Funza con el fin de solicitarles que dentro de los planes de ordenamiento y

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

uso del suelo se consagre expresamente la prohibición de continuar estableciendo zonas residenciales en las áreas aledañas al Aeropuerto Internacional el Dorado, requerimiento que no se ha cumplido satisfactoriamente y que ha generado que aumenten los conflictos de uso del suelo en el área de influencia del aeropuerto. De otro lado la Alcaldía Mayor de Bogotá con el Decreto 555 del 29 de diciembre de 2021 adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá DC, en el que se dan modificaciones respecto del uso del suelo en el área de influencia del aeropuerto y se establece el Distrito Aeroportuario Engativá y el Distrito Aeroportuario Fontibón, los cuales determina que son actuaciones estratégicas que requiere actuaciones urbanas integrales con un modelo de ocupación especial, de tal forma que ante esta nueva normatividad le corresponde a la Aeronáutica Civil trabajar con la Secretaría Distrital de Planeación en el reglamentación de estas actuaciones estratégicas de tal forma que se minimicen los conflictos de uso del suelo existentes. Así las cosas, el plan de acción cobra relevancia en estos procesos, ya que a partir de las actualizaciones del POT y lo que se establezca de los distritos aeroportuarios, la Aerocivil debe definir las áreas en los que los conflictos de uso del suelo persistan. Para lograr estos fines la Autoridad Aeronáutica ha propuesto la adquisición de información catastral, y el desarrollo de mesas de trabajo con la Secretaría Distrital de Planeación, en donde tendrá en cuenta la información diagnóstica o línea base acústica para la toma de decisiones (área de influencia real del aeropuerto); para esta actividad Aerocivil proyectó una temporalidad de 21 meses, que se considera extensa, toda vez que la información diagnóstica ya ha sido recolectada tratándose de una acción de gestión, que si bien implica la toma de decisiones de orden urbanístico entre las entidades interesadas, dicha actividad no debería tomar más de 12 meses.

En lo relacionado con el estudio de procedimientos operacionales, lo que busca la AEROCIVIL es evaluar escenarios operacionales asociados a los procedimientos de vuelo y la configuración del espacio aéreo que permitan reducir las áreas y tiempos de exposición sonora, de tal manera que se reduzca la población expuesta y su molestia por los eventos de paso de avión.

Finalmente y en lo que respecta a la socialización de resultados, dicha actividad cobra especial relevancia para las comunidades, porque dicho espacio será el inicio de la materialización de nuevas medidas de mitigación que permitan reducir aún más los impactos por ruido presentes en el área de influencia y además reduzcan los conflictos de uso de suelo, generados por las emisiones de ruido de la actividad aérea y los usos de suelo de mayor restricción por ruido existentes al interior del área de influencia de la terminal aérea.

En tal sentido y en aras de hacer un estricto seguimiento a las fechas y actividades planteados por la AEROCIVIL, se considera necesario requerir a la Autoridad Aeronáutica, para que trimestralmente remita a esta Autoridad Nacional los soportes documentales de los avances de cada una de las actividades planteadas, información que también deberá ser socializada a las comunidades, con el fin de que todos los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso, esto sumado a lo ya requerido en el subnumeral 15.9 del numeral 15 del Artículo Séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 mediante el cual se solicita el ajuste de la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y comunicación en el sentido de incluir la realización de reuniones de información sobre la modificación de la licencia ambiental del proyecto antes del inicio de cada una de las fases. En todo caso las medidas de manejo planteadas durante la formulación del Plan de acción serán objeto de revisión y aprobación por parte de esta Autoridad como requisito previo a la autorización de inicio de la fase III, de conformidad con el numeral 2.1 del artículo primero de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2020, modificado por el numeral 2.1 del artículo segundo de la Resolución 301 de 1 de febrero de 2022.

De acuerdo con lo anterior se ajusta el cronograma quedando de la siguiente manera:

Tabla 1. Cronograma ajustado del Plan de acción.

Plan de acción (inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido)	2022		2023		2024	
	1s	2s	1s	2s	1s	2s
Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa.						
Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa.						
Solicitud de información Entidades Oficiales.						
Caracterización acústica de emisión de ruido						
Tratamiento de datos, acústicos, prediales y socioeconómicos.						
Análisis y yuxtaposición cartográfica, acústica y social.						
Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad.						
Responsabilidades adjudicadas a las autoridades aeronáuticas indicadas por la OACI.						
Instrumentos de planeación y gestión del uso de suelo						
Desarrollo de instrumentos de mitigación. (fuente - medio de propagación y receptor - insonorización)						
Estudio de procedimientos operacionales						
Aplicación del Formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica.						
Socialización de resultados						

Por lo anterior se considera que, con la metodología y cronograma del plan de acción, soportado en las disposiciones del documento 9829-OACI, se ha dado cumplimiento a la obligación establecida en el subnumeral 1.6.2 del numeral 1.6 del artículo primero, de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

Es de aclarar que esta autoridad en el ítem otras consideraciones del presente Acto Administrativo a fin de garantizar la continuidad en el cumplimiento de las obligaciones y la materialización de las medidas de manejo

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

a mediano y largo plazo consideró procedente imponer un cronograma de cumplimiento con base en las actividades y fechas presentadas por la Aerocivil. Dicho cronograma será de estricto cumplimiento y se le hará seguimiento de forma trimestral.		
1.6.3 Entrega del cronograma (diseños y construcción) de las barreras acústicas laterales a las pistas propuestas para la presente modificación, con las siguientes especificaciones mínimas: (i) Una reducción aproximada de -11 dB a una distancia de 20 metros y un coeficiente de pérdida por transmisión de mínimo -17 dB, haciendo énfasis en la reducción de los tercios de octava con mayores componentes energéticos, los cuales van desde los 10 Hz hasta los 16.000 Hz. (ii) Pérdida por inserción de una barrera al aire libre de 11 dB (20 metros al exterior), cuyas dimensiones mínimas, deben ser las siguientes: Altura 8 m y Grosor 0,8 m.	Temporal	SI

Análisis del cumplimiento

La AEROCIVIL remite a esta Autoridad Nacional cronograma de implementación y contratación para el desarrollo de los estudios y diseños de las barreras acústicas y su construcción. Se aclara que las actividades de este cronograma tienen en cuenta las Leyes 80 de 1993, 1150 de 2007 y 1474 de 2011, así como los lineamientos, guías o manuales expedidos por Colombia Compra Eficiente y demás normas complementarias, debido a la inversión de recursos públicos.

El cronograma se presenta de la siguiente manera:

Actividad	Año 2022		Año 2023		Año 2024		Año 2025		Año 2026		Año 2027		Año 2028		Año 2029	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
1. Alistamiento de información acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS	X															
2. Justificación y gestión de recursos públicos (Vigencia Futura)			X													
3. Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de los ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD Y DISEÑO DE BARRERA ACÚSTICA.				X												
4. Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de INTERVENTORÍA				X												
5. Ejecución de los estudios de factibilidad y diseño e interventoría.					X	X	X									
6. Proceso de liquidación y socialización de los estudios.							X									
7. Entrega de resultados Autoridad Nacional de Licencias Ambientales y pronunciamiento								X								
8. Apropiación y gestión de recursos para Ejecución De La Obra. (Vigencia Futura)									X							
9. Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de obra para barrera acústica.										X						
10. Inicio de ejecución de obra para la barrera acústica.																X

Fuente: Aerocivil, radicado 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022

Se identifica que este cronograma tiene una duración de 8 años, iniciando en el año 2022, donde se realizará el alistamiento de la información acústica, ambiental y operativa. El inicio de la ejecución de las obras de las barreras acústicas iniciará a partir del año 2026 y se prolonga hasta el año 2029. Las actividades de largo plazo involucran alistamiento de información de base, estudios de factibilidad, diseños e interventoría.

La AEROCIVIL es responsable de garantizar la financiación, estructuración y estudio del mercado, publicación, pluralidad de ofertas, evaluación y adjudicación del proceso de contratación en los tiempos establecidos en la ley, so pena de incurrir en caso de incumplimiento a este cronograma en las sanciones a que haya lugar por parte de la ANLA. Se indica que las fases de ejecución del cronograma son continuas y atienden las obligaciones establecidas por la autoridad ambiental.

En consecuencia, esta Autoridad Nacional considera que la AEROCIVIL cumplió con lo establecido en la presente obligación, por tanto, en la parte resolutive del presente acto administrativo se dará por cumplida y concluida.

Fase II:

Una vez se dé cumplimiento a satisfacción de los requerimientos y obligaciones establecidas en la Fase I, la Aerocivil podrá entrar en una segunda Fase Operativa, en la que se autoriza la implementación de medidas

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

ambientales para el manejo de los impactos generados en las franjas horarias de 05:00 am a 06:59 am por las dos pistas como se indica a continuación:

Tabla 10 Medidas de Manejo Ambiental para Fase II

PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA		PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA	
NORTE		Operaciones en cualquier dirección.	SUR		Operaciones en cualquier dirección.
	05:00- 6:59	Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido $QC \geq 4$		5:00-6:59	Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido $QC \geq 4$
	7:00- 04:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015.		7:00-4:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015.

ARTÍCULO SEGUNDO. Modificar el numeral 3.5 del Artículo Tercero de la Resolución 1330 de 1995, modificado parcialmente por el literal a del Artículo Primero de la Resolución 1389 de 1995, modificado parcialmente por el literal b del Artículo Primero de la Resolución 392 de 1996, modificado por el Artículo Décimo Cuarto de la Resolución 534 de 1998 y modificado por el Artículo Octavo de la Resolución 745 de 1998, de la siguiente manera:

Autorizar desde el punto de vista ambiental, el manejo de los impactos de la operación del recinto de prueba de motores solicitada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, bajo las siguientes condiciones y fases de implementación:

Fase I:

1. Consiste en una primera Fase de Prealistamiento, la cual inicia con la expedición del presente acto administrativo, en la que la Aerocivil deberá organizar información que se requiere a continuación, la cual se debe presentar para aprobación y autorización de inicio de la fase II:

Obligaciones:

1.1. Deberá presentar para aprobación y como prerrequisito para el inicio de la fase II por parte de esta Autoridad la siguiente información:

1.1.1. Propuesta metodológica y conceptualización para la generación de un modelo acústico enfocado en la operación del recinto de prueba de motores para un escenario crítico.	Temporal	NO
---	----------	----

Análisis del cumplimiento

Mediante comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, la AEROCIVIL presenta en Anexo 6 el informe técnico denominado MODELACIÓN DE PROPAGACIÓN DE RUIDO GENERADO POR USO DEL RECINTO DE PRUEBA DE MOTORES DE EL DORADO DE BOGOTÁ, D.C. 24 HORAS, es decir, que lo que presenta no corresponde a una propuesta metodológica para la generación de modelos acústicos para un escenario crítico, sino que presenta el estudio directamente, sin haber surtido la etapa previa solicitada, con el fin de que el equipo técnico se pronunciara sobre los criterios técnicos para la generación del modelo de propagación del recinto de prueba de motores.

No obstante, esta Autoridad Nacional procedió a evaluar los criterios técnicos bajo los cuales fue evaluado el escenario crítico solicitado encontrando lo siguiente:

Tabla Criterios técnicos de simulación y modelado acústico recinto prueba de motores

Ítem	Descripción técnica										
Software	CadnaA versión 2018										
Modelo matemático	ICAN/AzB 2008 ("Instrucción para el cálculo de ruido generado por aeronaves"), es un reglamento para definir zonas de protección acústica a partir de información relacionada con circulación de aeronaves en tierra, prueba de motores, unidades de potencia auxiliares, aeronaves en plataformas y operaciones de vuelo como despegues y aterrizajes ISO 9613-2, 2007: Propagación sonora.										
Grilla/Resolución	Coordenadas del polígono de cálculo utilizado <table><tr><th>Extensión</th><th>Coordenada (m)</th></tr><tr><td>Superior</td><td>1,016,623.94</td></tr><tr><td>Derecha</td><td>996,880.31</td></tr><tr><td>Inferior</td><td>1,006,797.85</td></tr><tr><td>Izquierda</td><td>986,599.62</td></tr></table> •Método de interpolación: Interpolación polinomial local. •Espaciado de malla: 15 metros.	Extensión	Coordenada (m)	Superior	1,016,623.94	Derecha	996,880.31	Inferior	1,006,797.85	Izquierda	986,599.62
Extensión	Coordenada (m)										
Superior	1,016,623.94										
Derecha	996,880.31										
Inferior	1,006,797.85										
Izquierda	986,599.62										

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

Modelamiento del entorno datos - de entrada	<i>Modelo digital de terreno – Datos espaciales del Distrito capital IDECA</i> <i>Configuración del aeródromo – Mismos datos usados AEDT - EIA</i> <i>Datos de población: los cálculos de población expuesta fueron tomada de la secretaria Distrital de Planeación SDP.</i> <i>Recinto de prueba de motores. Altura 10 metros</i> <i>Jarillones de tierra laterales a las pistas, altura promedio 4 metros.</i> <i>Nota: Como la barrera acústica propuesta será construida a posterior del presente análisis ambiental, la implementación de esta será evaluada como requisito para la entrada en fase III y no será objeto de pronunciamiento en el presente acto administrativo.</i>
Caracterización de fuentes	<i>1. Relación de ANP dBase con base de datos utilizada por el estándar ICAN/AzB 08. Tabla 8 del informe.</i> <i>2. Bitácora prueba de Motores 18-Nov-2019 / 17-Mar-2020. Tabla 7 del informe.</i> <i>Se determinó un tiempo máximo de permanencia en el recinto por aeronave de dos (2) horas;</i>
Escenario de modelación	<i>Se establece el escenario critico de operación del recinto teniendo en cuenta la periodicidad de modelos de aeronaves en el uso del recinto prueba de motores anteriormente normalizados, teniendo en cuenta un total de pruebas distribuidas en; siete (7) ensayos para la jornada diurna y cinco (5) para la jornada nocturna (total 12 simulaciones), la cual fue equivalente a una operación 24 horas.</i>
Indicadores de ruido evaluados	<i>Los indicadores acústicos calculados son LAeqD, LAeqN, LAeq 24 horas y LDN.</i>
Información anexa de soporte de los escenarios simulados	<i>Los anexos se encuentran contenidos en la carpeta 6 del radicado 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022 y presentan entre otros la siguiente información.</i> <i>1. Cartografía IDECA</i> <i>2. Bitácora de operaciones</i> <i>3. 2. Ejecutables con extensión Cna.</i> <i>4. Salidas graficas</i> <i>5. Áreas y personas expuestas</i>

Fuente: Equipo ANLA – Extraído informe técnico Modelo de Ruido PM 24 Horas SKBO 2022 EIA VF

De acuerdo con lo anterior, esta Autoridad Nacional considera que en términos generales la metodología usada es apropiada para las condiciones del proyecto y busca modelizar fielmente el entorno, sin embargo, es menester recordar lo considerado en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 proferida por esta Autoridad Nacional, relacionado con los estudios presentados para el recinto de prueba de motores que a la letra dice:

“(…)En lo que respecta a la operación del recinto de prueba de motores en periodo nocturno, esta Autoridad encuentra que el mismo cuenta con una eficiencia acústica de 15 dB y su ubicación es alejada de las comunidades; sin embargo y para el caso de la realización de pruebas de motores con las aeronaves catalogadas como las más ruidosas, dicha medida podría ser insuficiente, razón por la cual en el presente acto administrativo esta Autoridad requiere un modelo refinado y ajustado para el escenario de operación más crítico posible, de tal manera que en caso de ser necesario se incluya en el diseño de las barreras acústicas la mitigación de dicho impacto que permita a que una vez se construyan dichas infraestructuras se posibilite la operación 24 horas del precitado recinto (…)

En tal sentido, es importante resaltar lo manifestado en el informe de modelación presentado por Aerocivil

“Cabe mencionar que, el proceso de modelación se ejecuta contemplando que durante el periodo de horas establecido operan los diferentes modelos de aeronaves normalizados, seleccionados y presentados en el Capítulo 7 IDEALIZACIÓN Y DATOS DE ENTRADA AL MODELO DE CÁLCULO. Razón por la cual, los resultados finales y entregables que entrega el software están en función del cálculo de los niveles de presión sonora continuos equivalentes por jornadas y periodos largos de tiempo, tal como los descriptores: LAeq24horas y LDN. Dicho esto, se aclara que los niveles de reducción sonora mostrados en las secciones anteriores de este apartado (Tabla 9, Tabla 10, Tabla 11 y Tabla 13), representan la eficiencia acústica estimada para la barrera acústica y la forestal en un escenario que contempla diversos modelos y grupos de aeronaves en funcionamiento durante periodos de larga duración.”

Así las cosas esta Autoridad Nacional llama la atención sobre el hecho de que los escenarios modelados corresponden a una operación promedio estimada con base en las bitácoras de operación del recinto en periodo diurno, sin embargo, no atiende de manera integral las consideraciones plasmadas por esta Autoridad en el Acto Administrativo que establece la obligación, toda vez, que se evalúan los niveles de exposición sonora promedio de la operación, mas no los efectos extra auditivos relacionados con la operación de aeronaves ruidosas a máxima potencia en el periodo de mayor sensibilidad, en función de la eficiencia del recinto de prueba de motores, situación que es incluso reconocida por la Aerocivil en su informe donde manifiesta lo siguiente:

“Razón por la cual, para conocer los niveles de reducción sonora especificados por bandas de tercio de octava se deberá contemplar el hecho que la emisión sonora para cada modelo de aeronave varía en función del diseño y fabricación de cada una, por consiguiente, se verá reflejado en una variación

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

de la eficiencia acústica de la barrera para cada uno de los modelos incluidos en la modelación. De tal forma, conocer al detalle la eficiencia acústica dependerá de una evaluación y modelación individual para cada modelo o grupo de aeronave establecido en la Tabla 7 y Tabla 8.”

En tal sentido y si bien esta Autoridad reconoce que el modelo presentado refina el estudio presentado inicialmente en el marco de la modificación de Licencia Ambiental, éste debe alcanzar un nivel de detalle mayor; lo anterior sustentado en que en el informe técnico de modelación para un escenario promedio de operación nocturna se concluye entre otros aspectos lo siguiente:

“Del mismo modo, para el municipio de Funza se identificó que, del total del área, únicamente el 2.9% podría percibir niveles de ruido entre 55 dBA LN y 60 dBA LN generados por el funcionamiento del recinto prueba de motores. No obstante, este municipio también podría estar expuesto a magnitudes superiores a la mencionada anteriormente, razón por la cual se contempla que, para un escenario crítico, del total del área del municipio, un 7.9% del área total podría percibir niveles de ruido entre 55 dBA LN y 70 dBA LN”

Es decir, que para un escenario promedio de operación nocturna, de entrada se estima que en el municipio de Funza se pueden alcanzar niveles de 70 dBA, por lo que se espera que al evaluar la operación específica de las aeronaves más ruidosas que operan en la terminal aérea sin que se promedien sus emisiones durante el periodo nocturno y evaluando los niveles LAeq específicamente asociados a la realización de las pruebas de motores, las emisiones de ruido podrían llegar alcanzar niveles aún mayores que afecten el horario de descanso de las comunidades entre las 00:00 y las 5:00, y que dicha situación puede repercutir también en las localidades de Fontibón y Engativá.

Así las cosas y en concordancia con la obligación impuesta en fase I, se requiere que la Aerocivil presente la propuesta metodológica y conceptualización para la generación de un modelo acústico enfocado en la operación del recinto de prueba de motores para un escenario crítico, para aprobación de esta Autoridad.

1.1.2. Cronograma de diseño y construcción de las barreras acústicas laterales a las pistas propuestas por la Aerocivil para la presente modificación.	Temporal	SI
Análisis del cumplimiento		
Respecto a la obligación 1.1.2. Cronograma de diseño y construcción de las barreras acústicas laterales a las pistas propuestas por la AEROCIVIL para la presente modificación, esta se analiza en la obligación 1.6.3 del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.		

RESOLUCIÓN 301 DEL 1 DE FEBRERO DE 2022

ARTÍCULO PRIMERO. No revocar la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo.

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

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

“ARTÍCULO PRIMERO. (...)

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

Fase I:

Consiste en una primera Fase de Preadjustamiento, en la que la Aerocivil deberá continuar operando e implementando medidas de manejo según lo establecido en la Resolución 1034 de 2015, y en la que deberá organizar información que se requiere a continuación, la cual se debe presentar para autorización de inicio de la fase II:

Obligaciones:

1. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá presentar para la autorización de inicio de la fase II por parte de esta Autoridad, la siguiente información:

1.1. Plan de reconversión de flota aérea y cronograma de implementación producto de la Resolución 1599 del 26 de agosto del 2020 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, o la que la modifique adicione o sustituya y en cumplimiento de los literales a y d del numeral 1.1 del Artículo Cuarto y el literal d, del numeral 8 del Artículo Octavo de la Resolución 1034 de 2015.

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

1.2. Informe con la descripción de la operación para las franjas horarias objeto de medidas de manejo ambiental en la Fase II, en función de los análisis de ruido por aeronave, y cronograma de implementación que demuestren técnicamente la capacidad de cumplimiento de las restricciones por cuota de ruido QC.

1.3. Remisión diaria a esta Autoridad vía correo electrónico a licencias@anla.gov.co con copia a centromonitoreo@anla.gov.co, de los archivos de descarga del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aerocivil, relacionados con los niveles de ruido y trayectorias aéreas, en formato .csv.

1.4. Presentación del estudio finalizado de Fauna silvestre en el humedal el Gualí, en el cual se correlacione el ruido aeronáutico con la alteración a la fauna silvestre, y con base en los resultados obtenidos presentar para verificación de la ANLA el análisis de jerarquía de la mitigación del impacto alteración a las comunidades faunísticas, determinando para aprobación de la ANLA, las medidas de mitigación o de ser el caso las medidas compensatorias, junto con el cronograma de implementación de estas.

1.5. Presentar un estudio finalizado de actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, en el cual se concluya acerca de la correlación entre la posible influencia del ruido aeronáutico sobre la productividad de la actividad ganadera en el municipio, con la determinación si es el caso de las medidas para dar atención al impacto, junto con el cronograma de implementación de estas.

1.6. Presentar la metodología que será desarrollada en la formulación de un Plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI, de conformidad con lo establecido en la Tabla 1 de la norma nacional de ruido, asociado al área de influencia para el componente ruido definida por esta Autoridad, teniendo en cuenta los siguientes aspectos y demás aplicables en el marco de los cuatro pilares del enfoque equilibrado de ruido recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI:

1.6.1. Cronograma y metodología para el desarrollo del Inventario de viviendas e instituciones existentes en el AI y propuesta de Formato de Diligenciamiento, según las consideraciones del acápite del componente espacial del presente acto administrativo.

1.6.2. Cronograma y metodología para el desarrollo del Plan que garantice el cumplimiento de la norma de ruido de conformidad con las políticas de planeación de desarrollo territorial vigentes definidas por las Autoridades competentes en el territorio.

1.6.3. Entrega del cronograma (diseños y construcción) de las barreras acústicas laterales a las pistas propuestas para la presente modificación, con las siguientes especificaciones mínimas: (i) Una reducción aproximada de -11 dB a una distancia de 20 metros y un coeficiente de pérdida por transmisión de mínimo -17 dB, haciendo énfasis en la reducción de los tercios de octava con mayores componentes energéticos, los cuales van desde los 10 Hz hasta los 16.000 Hz. (ii) Pérdida por inserción de una barrera al aire libre de 11 dB (20 metros al exterior), cuyas dimensiones mínimas, deben ser las siguientes: Altura 8 m y Grosor 0,8 m.

Fase II:

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

Tabla Medidas de Manejo Ambiental para Fase II

PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA		PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA	
NORTE		Operaciones en cualquier dirección.	SUR		Operaciones en cualquier dirección.
	05:00- 6:59	Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4		5:00-6:59	Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4
	7:00- 04:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015.		7:00-4:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015.

(...)

PARÁGRAFO PRIMERO. Las medidas de manejo ambiental aprobadas en el presente artículo no aplicarán para las aeronaves de todo tipo que tengan que utilizar dicho terminal como aeropuerto alterno por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad durante el periodo en que permanezcan dichas razones y que afecten la seguridad del vuelo, y las aeronaves que operen en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia, y vuelos especiales del Ministerio de Defensa. Sin perjuicio de

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

<p>lo anterior, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá reportar ante la ANLA dentro de las 24 horas siguientes después de sucedido el evento.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil – AEROCIVIL deberá informar sobre las operaciones realizadas diferentes a las autorizadas en el presente Acto Administrativo que por razones meteorológicas y de seguridad fueron efectuadas en un plazo no mayor de 5 días de efectuada la acción.</p> <p>PARÁGRAFO TERCERO. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá contar con el respectivo acto administrativo que declare el cumplimiento de las obligaciones impuestas, para autorizar por parte de esta Autoridad Nacional el inicio de las fases II y III.</p>
<p>Análisis del cumplimiento</p> <p>La presente obligación modificó el artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, acto administrativo en el cual se hacen las respectivas consideraciones para cada una de las obligaciones.</p> <p>ARTÍCULO TERCERO. Reponer en el sentido de modificar el numeral 2 del Artículo Segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, de conformidad con las razones expuestas, el cual quedará de la siguiente manera:</p> <p>“ARTÍCULO SEGUNDO. (...)</p> <p>Autorizar desde el punto de vista ambiental, el manejo de los impactos de la operación del recinto de prueba de motores solicitada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, bajo las siguientes condiciones y fases de implementación: (...)</p> <p>Fase II</p> <p>2. Consiste en la operación del recinto de prueba de motores solicitada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil, entre las 05:00 y las 23:59.</p> <p>(...)</p>
<p>Análisis del cumplimiento</p> <p>Dado que la presente obligación modificó el numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, se realiza la consideración de su cumplimiento en el mencionado acto administrativo.</p>

OTRAS CONSIDERACIONES.

En relación con las obligaciones objeto de seguimiento y control ambiental analizadas en el Concepto Técnico 1809 de 8 de abril de 2022, relacionadas con el inicio de la fase II, se considera necesaria la imposición de nuevas medidas que permitan a esta Autoridad Nacional mantener sus resultados en el tiempo, por lo que a continuación, se exponen de forma específica las consideraciones que sustentan la necesidad de nuevas medidas y que están relacionadas con las consideraciones técnicas presentadas en el análisis de cumplimiento de las obligaciones establecidas en la FASE I .

Plan de reconversión de flota aérea y cronograma de implementación producto de la Resolución 1599 del 26 de agosto del 2020 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, o la que la modifique adicione o sustituya y en cumplimiento de los literales a y d del numeral 1.1 del artículo cuarto y el literal d, del numeral 8 del artículo octavo de la Resolución 1034 de 2015.

El plan de reconversión de flota aérea de AEROSUCRE fue entregado a esta Autoridad Nacional mediante comunicación con radicación 2022010314-1-000 del 30 de marzo de 2022, observándose principalmente lo siguiente:

En la tabla 29 del plan de reducción de niveles de ruido, se presenta un presupuesto con montos de adquisición de los modelos B737-300 y B737-400 del año 2021 al 2027, es decir, que se efectuarán inversiones en pro de mejorar la tecnología de las aeronaves y por ende los niveles de emisión de ruido, producto de las operaciones de AEROSUCRE, donde la inversión será escalonada y se verán las mejoras en la flota aérea cada dos años hasta culminar en el 2027, concluyéndose que el Plan de reconversión de flota del operador en mención llevará tan solo 6 años del máximo de 10 años propuesto por la AEROCIVIL.

De acuerdo con lo anterior, esta Autoridad Nacional considera necesario requerir a la AEROCIVIL para que bianualmente presente los resultados al cumplimiento del Plan de reconversión de flota, al que se comprometió AEROSUCRE, con el fin de registrar vía seguimiento ambiental, las mejoras en las flotas de los operadores aéreos, que finalmente constituye una medida de manejo que contribuye

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

con la reducción de los impactos sobre las comunidades ubicadas dentro del área de influencia del proyecto.

Por su parte, el plan de reconversión de flota aérea de LINEAS AEREAS SURAMERICANAS LAS fue entregado mediante comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, este se encuentra dentro del Plan de reducción de niveles de ruido, en el cual se identificó como compromiso del operador aéreo lo siguiente:

Líneas Aéreas Suramericanas planea actualizar su flota en los siguientes 5 años de la siguiente forma:

- 2021: Retirar del servicio tres (3) aeronaves HK-1271, HK4154 (B727-100), y HK-4261 (B727-200), quedando en servicio cinco (5) aeronaves conformadas por (2) B727-200, (2) B727-200 Super y (1) B37-300.
- 2022: Incorporar a la flota (1) B737-300/400. Prescindir de las aeronaves Boeing 727-200 con matrículas HK-4401 y HK-4262.
- 2023: Dar a inicio a la inducción de un (1) B737-800 BCF, manteniendo una capacidad de cinco (5) aeronaves.
- 2024: Estandarizar en modelo B737, compuesto por una flota de (2) B737-300/400 y (2) B737-800 BCF.
- 2025: Incorporar un tercer B737-800 BCF para tener en operación cinco (5) aeronaves B737 de nueva generación

En tal sentido, y como se manifestó anteriormente, con el fin de registrar vía seguimiento ambiental, las mejoras en las flotas de los operadores aéreos, entendiéndose como una medida de mitigación de los impactos generados por ruido sobre las comunidades ubicadas dentro del área de influencia del proyecto, esta Autoridad Nacional considera necesario requerir a la AEROCIVIL para que de forma bianual y desde el año 2021 presente los soportes de cumplimiento al plan de reconversión de flota, presentado por Líneas Aéreas Suramericanas – LAS.

Al respecto, es importante aclarar que en cumplimiento de la Resolución Aerocivil 1599 de 2020, la titular del instrumento de manejo y control ambiental del proyecto, realiza un monitoreo continuo de los niveles de ruido por operación ante lo cual el plan de reconversión de flota presentado puede ser susceptible de modificación, ya que de acuerdo con los resultados, otras aerolíneas podrían adherirse a la presentación de dichos planes, por lo que en los Informes de Cumplimiento Ambiental, la AEROCIVIL debe reportar a esta Autoridad, los dictámenes técnicos de las aerolíneas que incumplieron con los niveles de ruido establecidos en la Resolución 1599 de 2020, así como los planes de acción acogidos en el marco de los resultados periódicos, haciendo especial énfasis en los planes de reconversión de flota aérea de las diferentes aerolíneas.

Informe con la descripción de la operación para las franjas horarias objeto de medidas de manejo ambiental en la Fase II, en función de los análisis de ruido por aeronave, y cronograma de implementación que demuestren técnicamente la capacidad de cumplimiento de las restricciones por cuota de ruido QC.

En cumplimiento de la presente obligación, entre otros aspectos se presenta el cronograma de aplicación y articulación del cumplimiento de restricciones por sistema de cuota de ruido QC, que será implementado una vez se autorice el inicio de Fase II, por parte de la ANLA, el cual se expone a continuación:



“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

Nº	Actividad	Semana 1	Semana 2	Semana 3	Semana 4
1	Ajustes de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos RAC-3 y RAC-5	X	X	X	
2	Programación Software restricción ambiental temporada Summer			X	
3	Implementación restricción ambiental				X
4	Socialización interna (Dirección Servicios Navegación – Dirección de Transporte Aéreo)		X		
5	Socialización operadores aéreos		X		

Fuente: Aerocivil, radicado 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022

De acuerdo con lo anterior, es pertinente aclarar que, las actividades descritas en la tabla hacen parte de procesos administrativos internos que no son competencia de la Autoridad Nacional; sin embargo, dentro de dicha tabla la AEROCIVIL aborda en la primera semana un tema que es importante para la ANLA, relacionado con los ajustes a los reglamentos aeronáuticos Colombianos, cuyo objetivo no es otro que acoger por documento oficial, las restricciones por QC, para que sean de estricto cumplimiento por parte de todos los operadores que prestan sus servicios en el aeropuerto internacional El Dorado, así las cosas, esta Autoridad Nacional encuentra necesario que a fin de brindar todas las garantías de cumplimiento a las restricciones ambientales impuestas, la AEROCIVIL deberá presentar el documento oficial mediante el cual se acogen dichas restricciones para el estricto cumplimiento de la medida de manejo ambiental de tipo restrictivo.

En todo caso, el cumplimiento a las restricciones por QC, son objeto de control y seguimiento continuo por parte del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, a través de la información registrada diariamente en el SVCA de la terminal aérea, que entre otros aspectos es remitida diariamente vía correo electrónico a la ANLA en cumplimiento del numeral 1.3 del Artículo Primero de la Resolución 01728 del 4 de octubre de 2021.

Cronograma y metodología para el desarrollo del Plan que garantice el cumplimiento de la norma de ruido de conformidad con las políticas de planeación de desarrollo territorial vigentes definidas por las Autoridades competentes en el territorio.

La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, presentó a esta Autoridad Nacional mediante comunicación con radicación 2022010314-1-000 del 30 de marzo de 2022, el Cronograma de ejecución del plan de cumplimiento a la norma de ruido, en el cual se identifica como Etapa II – Cronograma de ejecución del plan de cumplimiento a la norma de ruido, presentándose de la siguiente manera:

Actividad	Año 2022		Año 2023		Año 2024							
	1S	2S	1S	2S	1 trimestre		2 trimestre		3 trimestre		4 trimestre	
I. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa.		X										
II. Caracterización acústica de emisión de ruido.			X	X	X	X	X	X				
III. Responsabilidades adjudicadas a las autoridades aeronáuticas indicadas por la OACI							X	X	X	X	X	
IV. Instrumentos de planeación y gestión del uso de suelo			X	X	X	X	X	X	X	X	X	
V. Desarrollo de instrumentos de mitigación.				X	X	X	X	X	X	X	X	
VI. Estudio de procedimientos operacionales				X	X	X	X	X	X	X	X	
VII. Socialización de resultados												X

Fuente: Aerocivil, radicado 2022010314-1-000 del 30 de marzo de 2022

De acuerdo con lo anterior, esta Autoridad Nacional comprende la necesidad de realizar un diagnóstico acústico por implementación de la fase II operativa, a partir del cual se obtendrá información valiosa y definitiva para validar que las proyecciones realizadas a partir análisis

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

estadísticos (tomando como base el Plan Piloto) y métodos de cálculo internacionalmente reconocidos (curva de ruido de 65 dBA), son acordes con la realidad acústica de la operación, información sobre la cual finalmente se establecerán las áreas sensibles objeto de especial atención en función de análisis de tipo ambiental de conformidad con la normatividad aplicable para este tipo de proyectos. Ahora bien, en relación con el tiempo presentado por la Aerocivil para el levantamiento de la información línea base o diagnóstica correspondiente a 18 meses, esta Autoridad encuentra en primera instancia que el primer semestre del 2022, ya está en curso y deben estarse surtiendo las acciones proyectadas, no obstante en lo que respecta a los 12 meses restantes, no se considera necesario un periodo de recolección de información tan amplio, toda vez que en el marco de la ejecución del Plan Piloto, que motivó parte de la última modificación de Licencia Ambiental, se consideró como tiempo de análisis representativo un periodo de 4 meses, en tal sentido el cronograma se ajusta para que la línea base o diagnóstica la cual deberá comprender momentos de alta y baja temporada (incluidos días festivos), así como horarios diurnos y nocturnos, se encuentre construida al terminar el segundo semestre de 2022.

No obstante, y en lo que respecta a la caracterización acústica de emisión de ruido, lo que busca la AEROCIVIL es obtener información relevante sobre las emisiones de ruido en el aeropuerto en relación con las características técnicas de las fuentes de emisión que operan en dicha terminal, de tal manera que se posibilite la adopción de nuevas medidas en la etapa de desarrollo de instrumentos de mitigación y además dicha información sirva como insumo para la actualización bianual del protocolo de medición a los niveles de ruido en la operación aérea del aeropuerto internacional El Dorado, acogido mediante Resolución Aerocivil 1599 de 2020, lo cual será requerido a la AEROCIVIL en el presente seguimiento.

De igual manera, dicha caracterización será un insumo importante para evaluar la efectividad de las medidas ya adoptadas en la fuente (cuota de ruido, reconversión de flota, entre otros) y las oportunidades de mejora en relación con los estudios de procedimientos operacionales, constituyéndose como un nuevo punto de partida para evaluar las posibilidades de incorporar mayores esfuerzos en términos de las fuentes de emisión y procedimientos de abatimiento de ruido que mitiguen aún más los niveles de ruido que impactan a las comunidades

En lo que respecta a las responsabilidades adjudicadas a las autoridades aeronáuticas indicadas por la OACI, dicha etapa se surtirá de manera paralela a las demás y se constituirá como un valor agregado para las comunidades, en tanto que se esperaría un pronunciamiento de dicho ente frente a la situación específica del aeropuerto internacional El Dorado.

De igual manera y con relación a los instrumentos de planeación y gestión del uso de suelo y desarrollo de instrumentos de mitigación, dichas actividades hacen parte importante en el desarrollo del plan de acción, en la que se deben tener en cuenta las actualizaciones respecto del uso del suelo se dieron con el nuevo POT de Bogotá adoptado por el Decreto 555 de 2021 y la reglamentación que se debe dar sobre los Distritos Aeroportuarios de Engativá y Fontibón establecidos en este POT, por lo que la Aerocivil debe actualizar toda su información de línea base, con la adquisición de información catastral, y mesas de trabajo con la Secretaría Distrital de Planeación, en donde tendrán en cuenta la información diagnóstica o línea base acústica para la toma de decisiones, para esta actividad Aerocivil proyectó una temporalidad de 21 meses, que se considera extensa, toda vez que la información diagnóstica ya ha sido recolectada tratándose de una acción de gestión, que si bien implica la toma de decisiones de orden urbanístico entre las entidades interesadas, dicha actividad no debería tomar más de 12 meses.

En lo relacionado con el estudio de procedimientos operacionales, lo que busca la AEROCIVIL es evaluar escenarios operacionales asociados a los procedimientos de vuelo y la configuración del espacio aéreo que permitan reducir las áreas y tiempos de exposición sonora, de tal manera que se reduzca la población expuesta y su molestia por los eventos de paso de avión, esta evaluación de escenarios deberá ser efectuada a partir de la implementación y cumplimiento del cronograma y metodología para el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones existentes en el área de influencia, presentados por la AEROCIVIL en atención al subnumeral 1.6.1 del numeral 1.6 del numeral 1 del artículo primero de la resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, artículo modificado por el artículo segundo de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022.



“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

Sobre lo anterior, es pertinente resaltar que, mediante la Resolución 745 del 5 de agosto de 1998 se modificó el Artículo Quinto de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, estableciendo lo siguiente:

(...)

“El numeral 3.11 del artículo 3º de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1.995 quedará de la siguiente manera:

La Unidad Administrativa Especial De La Aeronáutica Civil deberá presentar a más 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 monitoreos permanentes en las localidades de Fontibón, Engativá y el área rural del Municipio de Funza durante todo el tiempo de operación del proyecto, con el objeto de mantener actualizado el censo predial y poder implementar las medidas de insonorización en nuevas edificaciones de servicio social y comunitario y viviendas que resulten impactadas con niveles de contaminación sonora, tal y como lo establece el plan de manejo ambiental. De lo anterior, se presentarán informes trimestrales a este Ministerio.

El término nuevas edificaciones de servicio social y comunitario y viviendas establecido en el inciso anterior, se refiere a las que resulten impactadas de acuerdo con las curvas de isoruido establecidas en el monitoreo del 30 de septiembre de 1998 y aquellas que en un futuro resulten impactadas por la ampliación de las mismas curvas, por incremento de los niveles de ruido al aumentar las operaciones. Para ese efecto se entenderán las que se encuentren construidas a la fecha de entrega del censo predial actualizado.

Las viviendas y edificaciones que se construyan o amplíen con posterioridad a la fecha de entrega del censo y queden cobijadas con niveles de contaminación sonora, su insonorización, no será responsabilidad de la Unidad Administrativa Especial De La Aeronáutica Civil sino de cada uno de sus propietarios o constructores correspondientes.”

Y respecto al numeral 3.12 del Artículo Tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995 se estableció la siguiente obligación:

“La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil deberá presentar a este Ministerio en un plazo máximo de cinco (5) meses contados a partir de la ejecutoria de la presente resolución, 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 1998. Estas medidas se establecerán teniendo en cuenta entre otros, 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.

Estas medidas deberán estar instaladas antes de la entrada en operación de la segunda pista, iniciando con la mitigación a las edificaciones de servicio social y comunitario.”

Aclarando de esta manera que las obligaciones antes citadas mantienen su vigencia, toda vez que no han sido objeto de modificación en las Resoluciones 1728 de 2021 y 0301 de 2022 y han sido exigibles en los seguimientos realizados al proyecto.



“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

Finalmente y en lo que respecta a la socialización de resultados, dicha actividad cobra especial relevancia para las comunidades, porque dicho espacio será el inicio de la materialización de nuevas medidas de mitigación que permitan reducir aún más los impactos por ruido presentes en el área de influencia y además reduzcan los conflictos de uso de suelo, generados por las emisiones de ruido de la actividad aérea y los usos de suelo de mayor restricción por ruido existentes al interior del área de influencia de la terminal aérea. Lo anterior, sin dejar de lado que la AEROCIVIL antes al inicio de cada una de las fases de implementación establecidas en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 debe efectuar reuniones informativas dirigidas a las comunidades, organizaciones y Autoridades del área de influencia, cuya estrategia de desarrollo deberá ser concertada con las comunidades y organizaciones asegurando la cobertura de la totalidad de unidades territoriales menores de influencia del proyecto, esto en cumplimiento al ajuste solicitado a la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación, acorde al subnumeral 15.9 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

En tal sentido y en aras de hacer un estricto seguimiento a las fechas y actividades planteadas por la AEROCIVIL, se considera necesario requerir a la Autoridad Aeronáutica, para que trimestralmente remita los soportes documentales de los avances de cada una de las actividades planteadas, y que incluya los avances del desarrollo del inventario de viviendas de acuerdo al cronograma y metodología presentados por la AEROCIVIL en atención al subnumeral 1.6.1 del numeral 1.6 del numeral 1 del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, artículo modificado por el Artículo Segundo de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, información que también deberá ser socializada a las comunidades, de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso. En todo caso las medidas de manejo planteadas durante la formulación del Plan de acción serán objeto de revisión y aprobación por parte de esta Autoridad como requisito previo a la autorización de inicio de la fase III, de conformidad con lo establecido en el numeral 2.1 del artículo primero de la Resolución 1728 de 2020, modificado por el numeral 2.1 del artículo segundo de la Resolución 301 del 2022.

De igual manera y considerando que en el Concepto Técnico 366 del 01 de febrero de 2022, acogido mediante Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, que da respuesta al recurso de reposición interpuesto en contra de la Resolución 1728 de 2021, esta Autoridad Nacional, indicó lo siguiente:

(...) “Al respecto y como se manifestó en el numeral 2.1.2 del precitado concepto técnico, a través del cual se dio la viabilidad ambiental a la modificación del horario debe traducirse en mejorar o mantener la tendencia del medio en el mayor número de zonas posibles, y no potencializar los impactos existentes.

Dicho lo anterior, se procedió a diseñar escenarios con aplicación en términos de QC (cuota de ruido por tipo de aeronave) que permitieran mantener la tendencia del medio para el indicador Ln, obteniéndose lo siguiente:

Tabla 2 Niveles de ruido Línea Base vs Niveles de ruido proyectados + QC - Pista Sur/EMRI 3

Niveles de ruido base			Niveles de ruido proyectados con QC ≥ 4		
Pista Sur			Pista Sur		
Date	NMT	LAeq,h	Date	NMT	LAeq,h
21:00	F003	65,8	21:00	F003	64
22:00	F003	59	22:00	F003	61
23:00	F003	57	23:00	F003	65
0:00	F003	48	0:00	F003	48
1:00	F003	43,5	1:00	F003	43,5
2:00	F003	40,7	2:00	F003	40,7
3:00	F003	40	3:00	F003	40
4:00	F003	48,2	4:00	F003	48,2
5:00	F003	56,7	5:00	F003	62,7
6:00	F003	65,2	6:00	F003	62,7
LAeq, Noche		59,6	LAeq, Noche		60,3

Fuente: Centro de Monitoreo de ruido

Nota 1: Incertidumbre ± 2 dBA
Nota 2: Los niveles de ruido acá presentados están asociados única y exclusivamente a operaciones aéreas durante un año (2019). Los horarios en los cuales los niveles de ruido

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

se encuentran por debajo de los 60 dBA, están relacionados con eventos de ruido atípicos asociados a operaciones humanitarias o de estado, que no son frecuentes y sus niveles de ruido no son significativamente altos, por lo que los niveles de ruido son de tranquilidad y silencio.

Tal como se manifestó en el acto administrativo recurrido, los niveles de ruido proyectados en un escenario de operación crítico con la aplicación de restricciones por QC en los horarios objeto de modificación, por si solos no logran el cumplimiento normativo, por lo que se requieren de esfuerzos adicionales que contribuyan con la mitigación de los impactos por ruido, razón por la cual se evaluaron los efectos de ampliar dicha medida a todo el periodo nocturno, observándose que en los horarios ya autorizados entre 21:00 y 21:59 y las 6:00 y 6:59, se estimaban reducciones entre 1.8 dBA y 2.5 dBA.

Tabla 6 Niveles de ruido Línea Base vs Niveles de ruido proyectados + QC - Pista norte/EMRI 2

Niveles de ruido base			Niveles de ruido proyectados con QC ≥ 4		
Pista Norte			Pista Norte		
Date	NMT	LAeq,h	Date	NMT	LAeq,h
21:00	F002	62,2	21:00	F002	62
22:00	F002	67	22:00	F002	63
23:00	F002	67,7	23:00	F002	64
0:00	F002	48	0:00	F002	48
1:00	F002	43,5	1:00	F002	43,5
2:00	F002	40,7	2:00	F002	40,7
3:00	F002	40	3:00	F002	40
4:00	F002	48,2	4:00	F002	48,2
5:00	F002	60	5:00	F002	61
6:00	F002	62	6:00	F002	61
LAeq, Noche		61,9	LAeq, Noche		59,4

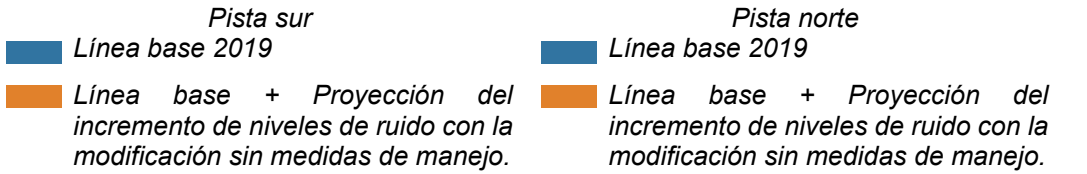
Fuente: Centro de Monitoreo de ruido

Nota 1: Incertidumbre ± 2 dBA

Nota 2: Los niveles de ruido acá presentados están asociados única y exclusivamente a operaciones aéreas durante un año (2019). Los horarios en los cuales los niveles de ruido se encuentran por debajo de los 60 dBA, están relacionados con eventos de ruido atípicos asociados a operaciones humanitarias o de estado, que no son frecuentes y sus niveles de ruido no son significativamente altos, por lo que los niveles de ruido son de tranquilidad y silencio.

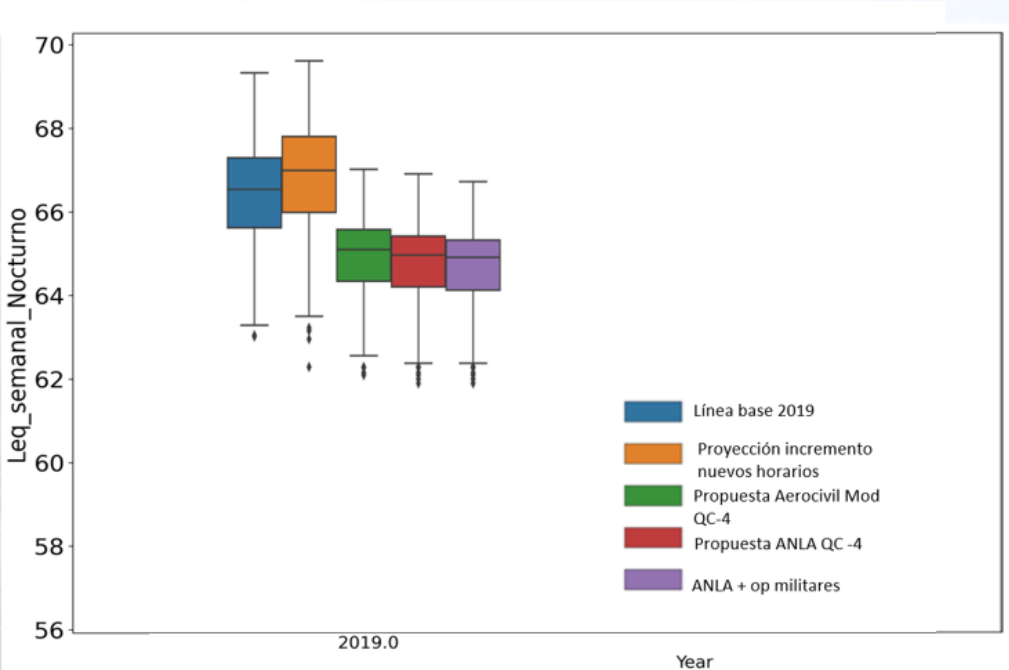
De igual manera y en concordancia con lo observado en la pista sur, se procedió a evaluar un escenario crítico de operación con la aplicación de restricciones por QC en los horarios asociados a todo el periodo nocturno, observándose que en los horarios ya autorizados entre las 21:00 y 23:59 y las 6:00 y 6:59, se estimaban reducciones entre 0.2 dBA y 4 dBA y en el horario objeto de modificación se estimaba incremento de 1 dBA.

En línea con lo anterior y partiendo de que además de contemplar los análisis de ruido hora, la viabilidad ambiental de la solicitud de modificación también se centró en la necesidad de que los niveles de ruido promedio para la totalidad del periodo nocturno mantuvieran la tendencia del medio de tal forma que no se potencializaran los impactos y antes bien se propendiera por la mejora de éstos. Se efectuaron los siguientes análisis:

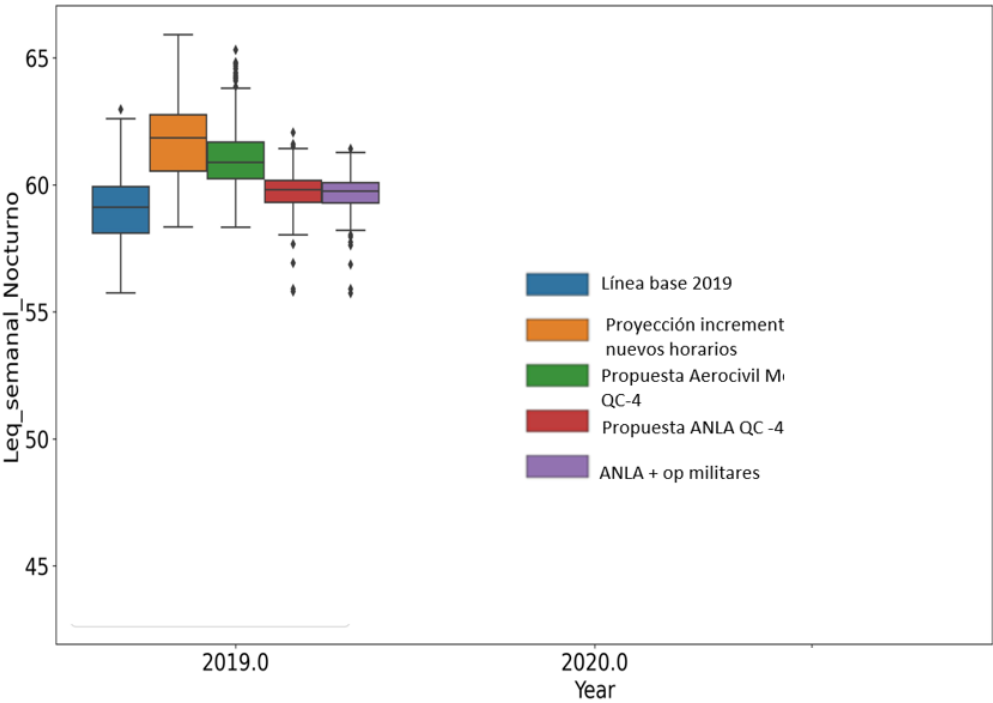


“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

- Línea base + Niveles proyectados + QC (5:00 a 5:59 y 22:00 a 23:59) = 3 horas de restricción
- Línea base + Niveles proyectados + QC (5:00 a 5:59 y 21:00 a 23:59) = 5 horas de restricción
- Todos los escenarios sumados – excluyendo aeronaves militares.
- Línea base + Niveles proyectados + QC (5:00 a 5:59 y 22:00 a 23:59) = 3 horas de restricción
- Línea base + Niveles proyectados + QC (5:00 a 5:59 y 21:00 a 23:59) = 5 horas de restricción
- Todos los escenarios sumados – excluyendo aeronaves militares.



Grafica Niveles de ruido promedio nocturnos - LAeq Semanal – Engativá EMRI 2
Fuente: SVCA de Aerocivil – Procesado Centro de monitoreo ANLA



Grafica Niveles de ruido promedio nocturnos - LAeq Semanal – Fontibón EMRI 3
Fuente: SVCA de Aerocivil – Procesado Centro de monitoreo ANLA

De acuerdo con las gráficas anteriores, los niveles de ruido Línea base 2019, en la pista sur se encuentran en un rango de 60 dBA para la totalidad del periodo nocturno, sobre la

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

localidad de Fontibón; para el caso de la pista norte los niveles de ruido se encuentran en el orden de 66 dBA.

En lo que respecta a los escenarios proyectados con la operación en los horarios objeto de modificación sobre la localidad de Engativá, se estiman incrementos en el orden de 1 a 5 dBA y sobre la localidad de Fontibón de 3 dBA.

Sin embargo, en un escenario con restricción nocturna por cuota de ruido $QC \geq 4$ para el periodo nocturno total operado en dirección a Bogotá; es decir, aplicando las restricciones de las 21:00 a las 23:59 y de las 5:00 a las 6:59, por las dos pistas, se lograría un objetivo similar al planteado con el establecimiento de la cuota de ruido de carácter ambiental para el periodo nocturno total, donde se proyectaba que la tendencia del medio sería a mantenerse y que los impactos asociados al componente ruido no se incrementarían significativamente para el periodo nocturno.”

Y teniendo en cuenta lo considerado en relación con los resultados de los mapas estratégicos de ruido de la ciudad de Bogotá, en el precitado concepto técnico se concluye lo siguiente:

“Al respecto la Autoridad llama la atención sobre el hecho de que en ejercicio de sus funciones y como garante del cumplimiento normativo, en el acto administrativo recurrido impuso a la Aerocivil una serie de medidas tendientes a mitigar el impacto y garantizar la protección de las comunidades, no obstante, las mismas no garantizan que las comunidades no sigan expuestas a altos niveles de ruido producto de las emisiones de ruido generadas por fuentes externas al proyecto, que para el caso de Fontibón, entre el aeropuerto y las comunidades, media principalmente la avenida la esperanza, y conexiones las cuales registran niveles promedio entre 65 dBA a 70 dBA, incluso en algunos tramos los niveles de ruido promedio oscilan entre los 70 dBA a los 80 dBA en periodo nocturno.”

Igualmente, esta Autoridad Nacional considera necesario aclarar que las medidas acogidas e impuestas en el marco de la modificación de la licencia ambiental son adicionales a las que ya se vienen implementando en cumplimiento a los actos administrativos vigentes, las cuales se describen a continuación:

Tabla 3 Medidas de mitigación de ruido vigentes previo inicio FASE II

ENFOQUE EQUILIBRADO	MEDIDA	DESCRIPCIÓN	MAGNITUD DEL BENEFICIO GENERADO
Reducción de ruido en la Fuente	Decreto 2564 de 1999	Decreta que a partir del 1o. de enero del año 2003, los Explotadores aéreos solamente podrán operar en el país, si la Totalidad de sus aeronaves cumplen con los niveles de ruido previstos en el Capítulo III del Anexo 16 al Convenio de la Aviación Civil Internacional.	Positivo Global
	Restricciones de operación a las aeronaves inferiores a etapa IV, en función de las condiciones de tránsito.	La operación enfrentada en periodo nocturno limita la operación de aeronaves inferiores a etapa IV a cundo las condiciones de tránsito les permitan cumplir con dicho modo de operación.	Positivo enfocado en la zona sobre hacia la cual se operará en periodo nocturno
	Reconversión de Flota	Resolución 1599 del 26 de agosto de 2020, Artículo 5°. contenido del plan de acción de reducción de niveles de ruido. Formulados en el marco de la etapa de implementación pedagógica en el periodo 2020 – 2021 y para cumplimiento en las siguientes anualidades.	Positivo Global
Planificación y gestión de Utilización de terrenos	Instrumentos de mitigación	Barrera de ruido costado oriental pista 13R/31L	Limitado operaciones en tierra
		Construcción del recinto de prueba de motores	Limitado operaciones en tierra
	Insonorización	Realizar monitoreos permanentes en las localidades de Fontibón, Engativá y el área rural del Municipio de Funza	Positivo Global

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

ENFOQUE EQUILIBRADO	MEDIDA	DESCRIPCIÓN	MAGNITUD DEL BENEFICIO GENERADO
		durante todo el tiempo de operación del proyecto, con el objeto de mantener actualizado el censo predial y poder implementar las medidas de insonorización - Resolución 745 del 5 de agosto de 1998.	Positivo Global
		Mantener la medida de insonorización unidades sociales sensibles dentro de la curva de 65 dB Ldn, para lo cual una vez se tenga la red de monitoreo de ruido especializada para aeropuertos y se hallan culminando las actividades de reconfiguración del espacio aéreo, deberá allegar los soportes a esta Autoridad, junto con una evaluación técnica que permita establecer la necesidad o no de las insonorizaciones y los lugares donde se realizaran dichas obras, en caso de ser necesario Resolución 1034 del 2015.	
Procedimientos operacionales de atenuación de ruido	Procedimientos operacionales aterrizaje y Despegue	Resolución 1599 del 26 de agosto de 2020, Cumplimiento a los niveles de ruido por aeronave.	Positivo Global
	Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en tierra.	Manual de Atenuación de Ruido para el Aeropuerto El Dorado – Actualizado, mediante Resolución 1915 del 6 de octubre del 2020, Implementación procedimientos PBN – Reconfiguración del espacio aéreo y Fomento de la utilización de descenso y asenso continuo (circular de información aeronáutica.	Positivo Global

Fuente: Expediente LAM0209 – Adaptado equipo ANLA

Conforme a lo expuesto, esta Autoridad Nacional concluye que la modificación de licencia ambiental para los horarios objeto de ajuste se plantea de forma escalonada, de tal manera que no se potencialicen los impactos ya existentes y la tendencia del medio en el tiempo sea a mantenerse y/o a mejorar, dando el espacio a la ejecución de estudios y a la implementación de las medidas de mitigación de ruido adicionales a las anteriormente expuestas, que permitan reducir aún más, los niveles de ruido existentes en el área de influencia, cuyo objetivo es el cumplimiento normativo. En tal sentido a continuación, se presenta un cuadro explicativo de los aspectos relevantes de la implementación de las diferentes fases planteadas en el marco de la modificación de la Licencia Ambiental:

Tabla Aspectos relevantes implementación FASE II

Pista Norte			Pista Sur			Medidas de manejo	
Hora	Estado	Restricciones ambientales de tipo operacional	Hora	Estado	Restricciones ambientales de tipo operacional	medidas de implementación inmediata	Diseño de medidas adicionales
5:00 - 5:59	FASE II	QC ≥ 4	5:00	FASE II	QC ≥ 4	Restricciones por QC	Formulación y entrega del plan de acción junto con su cronograma de implementación que garantice el cumplimiento normativo
6:00 - 6:59	En operación		6:00	En operación		Cumplimiento a los niveles de ruido por aeronave Res 1599/2020 Cumplimiento a los planes de reconversión de Flota	

De acuerdo con la tabla anterior, la entrada en FASE II iniciará con la operación de 5:00 a 5:59 de la mañana, aplicando las restricciones por QC entre las 5:00 y las 6:59 a.m., es decir que se autorizan dos horas en dirección a Bogotá (una por cada pista), pero se restringen las aeronaves catalogadas como las más ruidosas durante cuatro horas (dos en cada pista), a lo cual se le suma el cumplimiento

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

normativo a los niveles de ruido por aeronave establecidos en la Resolución 1599 de 2020 de la UAEAC, y los planes de reconversión de flota que fueron acogidos mediante Resoluciones Aerocivil 3103 y 3104 del 30 de diciembre de 2021, y a la formulación y entrega del plan de acción junto con su cronograma de implementación que garantice el cumplimiento normativo (Resolución 0627 de 2006 del MADS).

Tabla Aspectos relevantes implementación FASE III

Pista Norte			Pista Sur			Medidas de manejo
Hora	Estado	Restricciones ambientales de tipo operacional	Hora	Estado	Restricciones ambientales de tipo operacional	medidas de implementación inmediata
21:00 - 21:59	En operación	QC ≥ 4	21:00	En operación	QC ≥ 4	Restricciones por QC
22:00 - 22:59	En operación		22:00	FASE III		Cumplimiento a los niveles de ruido por aeronave Res 1599/2020
23:00 - 23:59	En operación		23:00	FASE III		Cumplimiento a los planes de reconversión de Flota Implementación del plan de acción que garantice el cumplimiento normativo

Fuente: Equipo de Seguimiento ANLA

De acuerdo con la tabla anterior la entrada en FASE III mantendrá las condiciones operacionales establecidas en FASE II e iniciará con la operación de 22:00 a 23:59 de la noche por la pista sur, aplicando las restricciones por QC entre las 21:00 y las 23:59 p.m. por las dos pistas, es decir que se autorizan dos horas en dirección a Bogotá (pista sur), pero se restringen las aeronaves catalogadas como las más ruidosas durante seis horas (tres en cada pista), a lo cual se le suma el cumplimiento normativo a los niveles de ruido por aeronave establecidos en la Resolución 1599 de 2020 de la UAEAC, y los planes de reconversión de flota que fueron acogidos mediante Resoluciones Aerocivil 3103 y 3104 del 30 de diciembre de 2021, y a la implementación del plan de acción que garantice el cumplimiento normativo (Resolución 0627 de 2006 del MADS).

Así las cosas y tal como se consideró en la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022:

“La Autoridad comprende que en la actualidad pese a todas las medidas y esfuerzos realizados en pro de mitigar los impactos por ruido, todavía existen comunidades impactadas las cuales requieren de especial atención, situación que motivó la solicitud de formulación y presentación de un plan de acción para mitigar aún más los niveles de ruido, en donde se incluyeron las actividades de insonorización, sin embargo, no se puede dejar de lado que la medida de insonorización no es el único ejercicio que se impuso en pro de mitigar los impactos por ruido y que con el establecimiento de las restricciones por QC para todo el periodo nocturno por las dos pistas, que focalizan los esfuerzos sobre aquellas aeronaves que refieren las comunidades en su quejas con el objetivo de restringir su operación en la totalidad del periodo nocturno que opera en dirección a Bogotá, escenario que además contribuye con el control y mitigación de ruido de tal forma que los impactos no se potencialicen de forma desproporcionada y se dé el espacio de implementar la medida de insonorización que requiere de tiempo para su adecuada ejecución.”

En tal sentido y teniendo en cuenta que, frente a los conflictos antes mencionados, la AEROCIVIL en cumplimiento del artículo segundo de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, que modificó la Resolución 1728 de 2021, presentó los cronogramas y metodologías relacionados con las actividades de formulación del plan de acción, inventario de viviendas y construcción de la barrera acústica, esta Autoridad con el fin de garantizar el estricto cumplimiento de las actividades planteadas por la Aerocivil, que son necesarias para garantizar el cumplimiento normativo o en los casos más críticos la protección de las comunidades al interior de las viviendas, esta autoridad establece los siguientes cronogramas de cumplimiento, los cuales posibilitan un seguimiento a los

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

resultados de las principales etapas que se requieren para poder materializar el plan de acción y las barreras acústicas, sin perjuicio de las actividades trimestrales de información y socialización de avances de cada una de las actividades anteriormente descritas.

Tabla 4 Cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo

ACTIVIDAD	Temporalidad
Aplicación de las medidas establecidas en actos administrativos vigentes que son descritas en la tabla 1 del presente acto administrativo.	Permanente en el tiempo - durante la operación del proyecto
Aplicación de medidas de manejo en los horarios objeto de modificación (Cuota de ruido QC, Resolución 1599/2020, reconversión de flota aérea)	

Plan de acción (inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido)	2022		2023		2024	
	1s	2s	1s	2s	1s	2s
Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa.						
Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa.						
Solicitud de información Entidades Oficiales.						
Caracterización acústica de emisión de ruido						
Tratamiento de datos, acústicos, prediales y socioeconómicos.						
Análisis y yuxtaposición cartográfica, acústica y social.						
Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad.						
Responsabilidades adjudicadas a las autoridades aeronáuticas indicadas por la OACI.						
Instrumentos de planeación y gestión del uso de suelo						
Desarrollo de instrumentos de mitigación. (fuente - medio de propagación y receptor - insonorización)						
Estudio de procedimientos operacionales						
Aplicación del Formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica.						
Socialización de resultados						
Inicio implementación del Plan de acción.						

Diseño y construcción de barreras	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		2029	
	1s	2s	1s	2s	1s	2s	1s	2s	1s	2s	1s	2s	1s	2s	1s	2s
Alistamiento de información acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS																
Justificación y gestión de recursos públicos (vigencia futura)																
Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de los estudios de factibilidad y diseño de barrera acústica																
Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de interventoría.																
Ejecución de los estudios de factibilidad y diseño e interventoría.																
Proceso de liquidación y socialización de estudios.																
Entrega de resultados Autoridad Nacional de Licencias Ambientales y pronunciamiento.																
Apropiación y gestión de recursos para ejecución de la obra (vigencia futura)																
Proceso de estructuración estudio de mercado, publicación y adjudicación de obra para barrera acústica.																
Inicio de ejecución de obra para la barrera acústica.																

Fuente: Aerocivil, radicado 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022

En relación con las actividades asociadas al establecimiento de medidas en el receptor (insonorización), en el marco del plan de acción serán diseñados sus procedimientos para la evaluación de la necesidad de estas, así como su implementación. Lo anterior, sin perjuicio del estricto cumplimiento de las obligaciones ya establecidas en el Artículo Tercero de la Resolución 745 de 1998, relacionadas con la actualización del censo predial, tal como fue aclarado anteriormente.

Por lo anterior, esta Autoridad Nacional considera viable autorizar el inicio de la FASE II para las operaciones aéreas, teniendo presente que a partir de su entrada en operación los niveles de ruido tenderán a mantenerse de tal manera que no se potencialice el impacto y con la implementación de las nuevas medidas en FASE III mejoraría el comportamiento del recurso aire; en todo caso bajo ninguna condición se permitirá el incremento de los niveles de ruido de la línea base (2019) con una incertidumbre de $\pm 2\text{dBA}$ teniendo en cuenta que ha sido la incertidumbre histórica declarada por el operador del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental del Aeropuerto Internacional El Dorado y fundamentada en los procedimientos de la norma ISO 1996 (referencia en la elaboración de mapas

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

estratégicos de ruido para la evaluación de la exposición de la población a la contaminación acústica)

RESULTADO DEL SEGUIMIENTO.

Como resultado de la verificación y análisis de la información presentada por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL a través de las comunicaciones con radicación 2022044998-1-000 y 2022059658-1-000 del 10 y 30 de marzo de 2022 respectivamente, relacionada con el paso de la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado de Fase I a Fase II, esta Autoridad Nacional considera procedente autorizar el inicio de la Fase II establecida en el artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y modificado por el artículo segundo de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022”.

(...)

OBLIGACIONES CUMPLIDAS Y CONCLUIDAS.

Teniendo en cuenta que en ejercicio de las funciones que le son asignadas a ANLA, en materia de control y seguimiento ambiental de los proyectos, obras o actividades de su competencia, mediante el Decreto 3573 de 2011, el Decreto 376 del 11 de marzo de 2020 y el Decreto 1076 de 2015, es también un deber y obligación de la autoridad ambiental, verificar las obligaciones que han sido cumplidas efectivamente por parte del titular del instrumento de control y manejo ambiental a lo largo de la ejecución del proyecto respectivo.

Por lo mismo, en el Concepto Técnico 1809 del 8 de abril de 2022, se encuentra que, como resultado del análisis y la evaluación, los siguientes requerimientos y obligaciones ambientales fueron cumplidas por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, titular del Instrumento de Manejo y Control Ambiental del proyecto “EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO”; por tanto, esta Autoridad procederá en la parte dispositiva del presente acto administrativo a declarar su cumplimiento.

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022:

- **Numeral 1.1 del artículo primero** Relacionado con presentar el plan de reconversión de flota aérea y cronograma de implementación producto de la Resolución 1599 del 26 de agosto del 2020 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. Se estable su cumplimiento como quiera que mediante comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, la AEROCIVIL presentó la información solicitada.
- **Numeral 1.2 del artículo primero** Relacionado con presentar un informe con la descripción de la operación para las franjas horarias objeto de medidas de manejo ambiental en la Fase II, en función de los análisis de ruido por aeronave, y cronograma de implementación que demuestren técnicamente la capacidad de cumplimiento de las restricciones por cuota de ruido QC. Se estable su cumplimiento como quiera que mediante comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, la AEROCIVIL presentó la información solicitada.
- **Subnumeral 1.6.1 del numeral 1.6 del artículo primero** Relacionado con presentar el cronograma y metodología para el desarrollo del Inventario de viviendas e instituciones existentes en el AI y propuesta de Formato de Diligenciamiento. Se



“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

estable su cumplimiento, como quiera que mediante comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, la AEROCIVIL presentó la información solicitada.

- **Subnumeral 1.6.2 del numeral 1.6 del artículo primero** Relacionado con presentar el cronograma y metodología para el desarrollo del Plan que garantice el cumplimiento de la norma de ruido de conformidad con las políticas de planeación de desarrollo territorial vigentes definidas por las Autoridades competentes en el territorio. Se estable su cumplimiento como quiera que mediante comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, la AEROCIVIL presentó la información solicitada.
- **Subnumeral 1.6.3 del numeral 1.6 del artículo primero** Relacionado con entregar el cronograma (diseños y construcción) de las barreras acústicas laterales a las pistas propuestas para la modificación de la Licencia Ambiental. Se estable su cumplimiento como quiera que mediante comunicación con radicación 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, la AEROCIVIL presentó la información solicitada.

(...).”

CONSIDERACIONES JURÍDICAS.

A través del Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015, el Gobierno Nacional reglamentó el Título VIII de la Ley 99 de 1993 sobre licencias ambientales con el objetivo de fortalecer el proceso de licenciamiento ambiental, la gestión de las autoridades ambientales y promover la responsabilidad ambiental en aras de la protección del medio ambiente. Así mismo, el Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015, en el artículo 2.2.2.3.9.1 de la Sección 9 del Control y Seguimiento Capítulo 3 de Licencias Ambientales Título 2 Parte 2, Libro 2, establece que es deber de la Autoridad Ambiental de realizar el control y seguimiento a los proyectos, obras o actividades sujetos a licencia ambiental o a un Plan de Manejo Ambiental (PMA), durante su construcción, operación, desmantelamiento o abandono.

El seguimiento que efectúa la autoridad ambiental a los proyectos, obras y actividades sujetas a licencia ambiental, se realiza teniendo en cuenta la normatividad ambiental vigente, los planes de manejo ambiental y las obligaciones impuestas producto del otorgamiento de la licencia ambiental, con el propósito de prevenir la ocurrencia de impactos al medio ambiente y a los recursos naturales.

Adicionalmente, las obligaciones impuestas en el acto administrativo por el cual se otorgó la licencia ambiental o se estableció el plan de manejo ambiental del proyecto, según el caso, tienen un objeto preventivo y están dirigidas a lograr que la sociedad, al realizar su actividad económica, adecúe su conducta al marco normativo que la orienta, la controla y la verifica, con el fin de que no cause deterioro al ambiente, o lo reduzca a sus más mínimas consecuencias y dentro de los niveles permitidos por la autoridad ambiental.

En este entendido, las Autoridades ambientales se encuentran facultadas con una serie de herramientas que le permiten tomar las decisiones que ameritan situaciones como las planteadas en el presente acto administrativo, como lo es la imposición de nuevas medidas o el ajuste de las medidas ambientales ya establecidas, en virtud del régimen de transición de que trata el artículo 2.2.2.3.11.1 del Decreto 1076 de 2015, el cual expresa lo siguiente:

“ARTÍCULO 2.2.2.3.11.1. Régimen de transición. El régimen de transición se aplicará a los proyectos, obras o actividades que se encuentren en los siguientes casos:



“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

(...)

2. Los proyectos, obras o actividades, que, de acuerdo con las normas vigentes antes de la expedición del presente decreto, obtuvieron los permisos, concesiones, licencias y demás autorizaciones de carácter ambiental que se requerían, continuarán sus actividades sujetas a los términos, condiciones y obligaciones señalados en los actos administrativos así expedidos.

(...)

PARÁGRAFO 1. *En los casos antes citados, las autoridades ambientales continuarán realizando las actividades de control y seguimiento necesarias, con el objeto de determinar el cumplimiento de las normas ambientales. De igual forma, podrán realizar ajustes periódicos cuando a ello haya lugar, establecer mediante acto administrativo motivado las medidas de manejo ambiental que se consideren necesarias y/o suprimir las innecesarias.*
(...)

Estas herramientas pueden implementar cuando se dé alguno de los supuestos de hecho previstos en las causales del régimen de transición. En este caso, el Aeropuerto El Dorado se adecúa es al escenario 2 del precitado artículo, toda vez que antes de su entrada en vigencia se “obtuvieron los permisos, concesiones, licencias y demás autorizaciones de carácter ambiental que se requerían, continuarán sus actividades sujetas a los términos, condiciones y obligaciones señalados en los actos administrativos así expedidos”. Esta condición permite “establecer mediante acto administrativo motivado las medidas de manejo ambiental que se consideren necesarias y/o suprimir las innecesarias”, tal como lo indica el parágrafo 1 citado.

Así las cosas, y teniendo en cuenta que el proyecto “EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO”, le fue otorgada autorización ambiental mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, por el entonces Ministerio de Medio Ambiente, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS, esta Autoridad considera necesario establecer medidas de manejo ambiental tendientes a evitar la materialización de nuevos impactos con ocasión de la operación del proyecto.

En los anteriores términos, las medidas de manejo ambiental para la prevención, mitigación, corrección o compensación de los impactos ambientales del proyecto deben estar ajustadas a la realidad actual del mismo, de manera tal que, si es necesario ajustarlas, es dable hacerlo en ejercicio de la función de control y seguimiento ambiental; pero también para garantizar la eficiencia y eficacia de las mismas respecto a la realidad operacional del proyecto.

Las obligaciones establecidas en un acto administrativo, ha señalado la doctrina, deben ser “expresas”, es decir, aparecer manifiesta en la redacción del acto; en forma clara, fácilmente inteligible y entenderse en un solo sentido sin que para ella haya que acudir a elucubraciones o suposiciones; para ello, como lo ha dicho la doctrina procesal colombiana, “Faltará este requisito cuando se pretenda deducir la obligación por razonamientos lógico jurídicos, considerándola una consecuencia implícita o una interpretación personal indirecta”. Además, deben ser exigibles, lo que se traduce en que puede demandarse su cumplimiento por no estar pendiente de un plazo o una condición.

Para el caso que nos ocupa, por tratarse de un acto administrativo particular, sus efectos se traducen en crear, modificar o extinguir derechos u obligaciones de carácter particular, personal y concreto, con el fin de establecer una obligación tendiente a crear situaciones específicas.



“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

Igualmente, esta Autoridad fundamenta su decisión en los principios señalados en el artículo tercero del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, que establece los principios orientadores de las actuaciones administrativas, como desarrollo legal del artículo 209 de la Constitución Nacional, especialmente, en el principio de eficacia, a saber:

“Artículo 3°. Principios. Todas las autoridades deberán interpretar y aplicar las disposiciones que regulan las actuaciones y procedimientos administrativos a la luz de los principios consagrados en la Constitución Política, en la Parte Primera de este Código y en las leyes especiales.

Las actuaciones administrativas se desarrollarán, especialmente, con arreglo a los principios del debido proceso, igualdad, imparcialidad, buena fe, moralidad, participación, responsabilidad, transparencia, publicidad, coordinación, eficacia, economía y celeridad. (...)

11. En virtud del principio de eficacia, las autoridades buscarán que los procedimientos logren su finalidad y, para el efecto, removerán de oficio los obstáculos puramente formales, evitarán decisiones inhibitorias, dilaciones o retardos y sanearán, de acuerdo con este Código las irregularidades procedimentales que se presenten, en procura de la efectividad del derecho material objeto de la actuación administrativa”.

Para lograr que las medidas de manejo ambiental cumplan su finalidad de prevención, mitigación, corrección o compensación, es necesario que la autoridad ambiental realice los ajustes necesarios por vía de seguimiento, acorde con la realidad actual del proyecto y bajo el marco del principio de eficacia de las actuaciones administrativas.

Así mismo, encuentra fundamento lo anterior en la Jurisprudencia de la Corte Constitucional cuando hace referencia al control del deterioro ambiental y del aprovechamiento de los recursos naturales de la nación, la Corte ha mencionado lo siguiente:

“Planes y programas que, para el cumplimiento de la finalidad constitucional protectora del medio ambiente, deben ser desarrollados, puestos en ejecución y controlados, pues es de tal manera como de manera efectiva se previene y controlan los factores de deterioro ambiental y se manejan y aprovechan los recursos naturales, garantizando su desarrollo sostenible, su conservación, restauración y sustitución.

Cabe precisar, además, que, si bien en la Constitución el medio ambiente ocupa un lugar importante, es al legislador a quien le corresponde, dentro de los límites que imponen los mandatos superiores, la configuración de cada una de las herramientas e instrumentos de gestión ambiental, así como el señalamiento de las autoridades competentes que deban encargarse del cumplimiento de los fines perseguidos por el Estado en materia ambiental. Nótese, que en la Declaración de Estocolmo sobre el Medio Ambiente Humano se dispuso, que debe confiarse a las instituciones nacionales competentes la tarea de planificar, administrar o controlar la utilización de los recursos ambientales con miras a mejorar la calidad del medio ambiente”¹

Al respecto, en Sentencia C-746 de 2012, la Corte caracterizó la naturaleza jurídica de la Licencia Ambiental reconociéndola como un instrumento cautelar y planificador, consustancial a los deberes especiales del Estado en la protección de los recursos naturales y del ambiente, afirmando:

¹ Corte Constitucional. Sala Plena. Sentencia C-245 del dieciséis (16) de marzo de dos mil cuatro (2004). M.P. Clara Inés Vargas Hernández. Bogotá D.C.



“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

“La licencia habilita a su titular para obrar con libertad, dentro de ciertos límites, en la ejecución de la respectiva obra o actividad; pero el ámbito de las acciones u omisiones que aquél puede desarrollar aparece reglado por la autoridad ambiental, según las necesidades y conveniencias que ésta discrecional pero razonablemente aprecie, en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos o impactos ambientales que la obra o actividad produzca o sea susceptible de producir. De este modo, la licencia ambiental tiene indudablemente un fin preventivo o precautorio en la medida en que busca eliminar o por lo menos prevenir, mitigar o revertir, en cuanto sea posible, con la ayuda de la ciencia y la técnica, los efectos nocivos de una actividad en los recursos naturales y el ambiente.

(...)

Con fundamento en la jurisprudencia constitucional, se concluye que la licencia ambiental: (i) es una autorización que otorga el Estado para la ejecución de obras o la realización de proyectos o actividades que puedan ocasionar un deterioro grave al ambiente o a los recursos naturales o introducir una alteración significativa al paisaje (Ley 99/93 art. 49); (ii) tiene como propósitos prevenir, mitigar, manejar, corregir y compensar los efectos ambientales que produzcan tales actividades; (iii) es de carácter obligatoria y previa, por lo que debe ser obtenida antes de la ejecución o realización de dichas obras, actividades o proyectos; (iv) opera como instrumento coordinador, planificador, preventivo, cautelar y de gestión, mediante el cual el Estado cumple diversos mandatos constitucionales, entre ellos proteger los recursos naturales y el medio ambiente, conservar áreas de especial importancia ecológica, prevenir y controlar el deterioro ambiental y realizar la función ecológica de la propiedad; (v) es el resultado de un proceso administrativo reglado y complejo que permite la participación ciudadana, la cual puede cualificarse con la aplicación del derecho a la consulta previa si en la zona de influencia de la obra, actividad o proyecto existen asentamientos indígenas o afrocolombianos; (vi) tiene simultáneamente un carácter técnico y otro participativo, en donde se evalúan varios aspectos relacionados con los estudios de impacto ambiental y, en ocasiones, con los diagnósticos ambientales de alternativas, en un escenario a su vez técnico científico y sensible a los intereses de las poblaciones afectadas (Ley 99/93 arts. 56 y ss); y, finalmente, (vii) se concreta en la expedición de un acto administrativo de carácter especial, el cual puede ser modificado unilateralmente por la administración e incluso revocado sin el consentimiento previo, expreso y escrito de su titular, cuando se advierta el incumplimiento de los términos que condicionan la autorización.

Por otra parte, esta autoridad tiene la facultad de imposición de medidas adicionales, de conformidad con el artículo 2.2.2.3.9.1 del Decreto 1076 del 2015, que establece lo siguiente:

“Artículo 2.2.2.3.9.1. Control y seguimiento. Los proyectos, obras o actividades sujetos a licencia ambiental o Plan de Manejo Ambiental, serán objeto de control y seguimiento por parte de las autoridades ambientales, con el propósito de:

(...)

8. Imponer medidas ambientales adicionales para prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en los estudios ambientales del proyecto;

En el desarrollo de dicha gestión, la autoridad ambiental podrá realizar entre otras actividades, visitas al lugar donde se desarrolla el proyecto, hacer requerimientos, imponer obligaciones ambientales, corroborar técnicamente o a través de pruebas los resultados de los monitoreos realizados por el beneficiario de la licencia ambiental o plan de manejo ambiental.” (Subrayado agregado).

Conforme a lo anterior, considerando el hecho de que la imposición de medidas ambientales adicionales por vía de seguimiento implica una discrecionalidad técnica administrativa limitada por la razonabilidad y proporcionalidad de la decisión (Art. 44 C.P.A.C.A.), de acuerdo con la motivación técnica de este acto administrativo cuyo insumo fundamental es



“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

el Concepto Técnico 1809 del 8 de abril de 2022 y el memorando con radicado 2022075623-3-000 de 21 de abril de 2022, las medidas de manejo ambiental a imponer son:

1. Adecuadas a los fines de las normas que las autorizan: artículos 2.2.2.3.11.1 numeral 2 y 2.2.2.3.9.1 numeral 8 del Decreto 1076 de 2015, por cuanto buscan prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos ambientales del proyecto.
2. Proporcionales a los hechos que les sirven de causa, que en este caso son los impactos ambientales que deben ser gestionados por parte de la titular de la licencia y objeto de seguimiento y control ambiental por parte de esta Autoridad Nacional.

Según el análisis del Concepto Técnico 1809 del 8 de abril de 2022 con alcance mediante memorando con radicado 2022075623-3-000 de 21 de abril de 2022, se concluye que a través del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificado por el artículo segundo de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, esta Autoridad Nacional resolvió que la AEROCIVIL debía continuar operando e implementando medidas de manejo según lo establecido en la Resolución 1034 de 2015, no obstante, para dar inicio a la fase II debía presentar una información para ser validada por ANLA, misma que fue radicada bajo las comunicaciones con radicación 2022044998-1-000 y 2022059658-1-000 del 10 y 30 de marzo de 2022 respectivamente.

Luego de evaluada la información presentada por la AEOROCIVIL se considera procedente autorizar el inicio de la Fase II establecida en el artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y modificado por el artículo segundo de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022 tal y como quedará establecido en la parte resolutive del presente acto administrativo.

De otra parte, resulta dable precisar, que si bien es cierto en los numerales 1,4 y 1,5 del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022 analizado en el Concepto Técnico 1809 del 8 de abril de 2022, se estableció que la titular del instrumento de manejo y control ambiental dio cumplimiento a los mismos, estos no se darán por concluidos en el presente pronunciamiento, toda vez que dicha información será objeto de verificación y análisis técnico detallado por parte del equipo técnico de la ANLA y, en el caso que aplique, se efectuaran los requerimientos que haya lugar.

Finalmente, y atendiendo con lo evaluado por el equipo técnico de esta Autoridad Nacional, se impondrán las medidas adicionales a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, teniendo en cuenta las condiciones y/o necesidades actuales del proyecto, pues los instrumentos de manejo y control ambiental no constituyen actos administrativos estáticos, sino que deben ser dinámicos para adaptarse a los cambios normativos y responder a las necesidades medioambientales en aras de su protección.

Es así como en relación con las obligaciones objeto de seguimiento y control ambiental analizadas en el Concepto Técnico 1809 de 8 de abril de 2022 con alcance mediante memorando con radicado 2022075623-3-000 de 21 de abril de 2022, relacionadas con el inicio de la fase II, se considera necesaria la imposición de nuevas medidas que permitan a esta Autoridad Nacional mantener sus resultados en el tiempo.

Finalmente, de conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, contra la presente resolución procede el recurso de reposición, el cual deberá interponerse en los términos y condiciones señalados en la Ley.



“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO. Autorizar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL el inicio de la Fase II de la operación aérea establecida en el artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificado por el artículo segundo de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, de conformidad con las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo

PARÁGRAFO. Para la ejecución de la presente autorización, bajo ninguna condición se permitirá que los niveles de ruido estén por encima de los registrados en la línea base (2019), considerando la incertidumbre de +/-2dBA , cómo resultado de las características técnicas señaladas por el SVCA para el periodo antes mencionado, a fin de garantizar que no se potencialicen los impactos ambientales existentes..

ARTÍCULO SEGUNDO. Imponer a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, titular de la Licencia Ambiental otorgada a través de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, para el proyecto “EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO” localizado en la ciudad de Bogotá, el cual limita con las localidades de Fontibón, Engativá y la zona rural del municipio de Funza, las siguientes medidas adicionales, de conformidad con las razones expuestas en el presente acto administrativo:

1. Dar cumplimiento al siguiente cronograma de actividades

Cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo

ACTIVIDAD	Temporalidad
Aplicación de las medidas establecidas en actos administrativos vigentes que son descritas en la tabla 2 del presente acto administrativo.	Permanente en el tiempo - durante la operación del proyecto
Aplicación de medidas de manejo en los horarios objeto de modificación (Cuota de ruido QC, Resolución 1599/2020, reconversión de flota aérea)	

Plan de acción (inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido)	2022		2023		2024	
	1s	2s	1s	2s	1s	2s
Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa.						
Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa.						
Solicitud de información Entidades Oficiales.						
Caracterización acústica de emisión de ruido						
Tratamiento de datos, acústicos, prediales y socioeconómicos.						
Análisis y yuxtaposición cartográfica, acústica y social.						
Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad.						
Responsabilidades adjudicadas a las autoridades aeronáuticas indicadas por la OACI.						
Instrumentos de planeación y gestión del uso de suelo						
Desarrollo de instrumentos de mitigación. (fuente - medio de propagación y receptor - insonorización)						
Estudio de procedimientos operacionales						
Aplicación del Formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica.						
Socialización de resultados						
Inicio implementación del Plan de acción.						

Diseño y construcción de barreras	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		2029	
	1s	2s	1s	2s	1s	2s	1s	2s	1s	2s	1s	2s	1s	2s	1s	2s
Alistamiento de información acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS																

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

Justificación y gestión de recursos públicos (vigencia futura)																			
Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de los estudios de factibilidad y diseño de barrera acústica																			
Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de interventoría.																			
Ejecución de los estudios de factibilidad y diseño e interventoría.																			
Proceso de liquidación y socialización de estudios.																			
Entrega de resultados Autoridad Nacional de Licencias Ambientales y pronunciamiento.																			
Apropiación y gestión de recursos para ejecución de la obra (vigencia futura)																			
Proceso de estructuración estudio de mercado, publicación y adjudicación de obra para barrera acústica.																			
Inicio de ejecución de obra para la barrera acústica.																			

2. Presentar trimestralmente los soportes documentales de los avances de cada una de las actividades planteadas en el cronograma y metodologías para el desarrollo del plan de acción que garantice el cumplimiento de la norma de ruido para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia (incluye avances en el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia y el plan de cumplimiento de norma de ruido), información que también deberá ser socializada a las comunidades y autoridades del área de influencia, de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso.
3. Presentar bianualmente a partir de la vigencia 2021, los resultados al cumplimiento del Plan de reconversión de flota, de las aerolíneas AEROSUCRE y Líneas Aéreas Suramericanas.
4. Presentar en los Informes de Cumplimiento Ambiental, los dictámenes técnicos de las aerolíneas que incumplieron con los niveles de ruido establecidos en la Resolución 1599 de 2020 para las vigencias objeto de seguimiento y control, así como los planes de acción acogidos en el marco de los resultados periódicos, haciendo especial énfasis en los planes de reconversión de flota aérea.
5. Presentar dentro de los 10 días siguientes a la firmeza del presente acto administrativo, el documento oficial mediante el cual se acogen las restricciones por QC establecidas en el artículo segundo de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022 para la franja horaria de las 5:00 a las 6:59.
6. Incluir los resultados de la caracterización acústica de emisión de ruido dentro de los criterios de actualización bianual del protocolo de medición a los niveles de ruido en la operación aérea del aeropuerto internacional El Dorado acogido mediante Resolución 1599 de 2020.

PARÁGRAFO PRIMERO. La imposición de las presentes medidas adicionales, no son óbice para el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los actos administrativos proferidos en virtud de la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995 y sus modificaciones y ajustes, las cuales continúan vigentes y son de obligatorio cumplimiento para su titular.

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

PARÁGRAFO SEGUNDO: En ningún caso, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL podrá extender los plazos establecidos por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, en el cronograma de formulación, diseño y aplicación de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo.

ARTÍCULO TERCERO. Requerir a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, para que presente para aprobación y como prerequisite para el inicio de la fase II del recinto prueba de motores por parte de esta Autoridad Nacional, la propuesta metodológica y conceptualización para la generación de un modelo acústico enfocado en la operación del recinto para un escenario crítico, en cumplimiento del sub numeral 1.1.1. del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre del 2021.

ARTÍCULO CUARTO. Dar por cumplido los siguientes requerimientos y obligaciones ambientales, a los cuales no se les continuará realizando seguimiento posterior por parte de esta Autoridad Nacional, de conformidad con las consideraciones expuestas en el presente acto administrativo:

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022:

- Numeral 1.1 del artículo primero.
- Numeral 1.2 del artículo primero.
- Subnumeral 1.6.1 del numeral 1.6 del artículo primero.
- Subnumeral 1.6.2 del numeral 1.6 del artículo primero.
- Subnumeral 1.6.3 del numeral 1.6 del artículo primero.

ARTÍCULO QUINTO. Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, notificar el contenido del presente acto administrativo al representante legal de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL identificada con NIT. 899.999.059-3, o a su apoderado debidamente constituido o a la persona debidamente autorizada, de conformidad con lo previsto en los artículos 67 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO SEXTO. Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, comunicar el presente acto administrativo a la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios, a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca y a la Alcaldía de Bogotá D.C en el departamento de Cundinamarca, para lo de sus competencias.

ARTÍCULO SÉPTIMO. Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, publicar la presente Resolución en la Gaceta Ambiental de la Entidad.

ARTÍCULO OCTAVO. En contra del presente acto administrativo procede recurso de reposición excepto contra lo dispuesto en el artículo tercero y cuarto, el cual se podrá interponer por su representante o apoderado debidamente constituido, por escrito ante el Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales en la diligencia de notificación personal, o dentro de los diez (10) días siguientes a ella, o a la notificación por aviso, según el caso, de conformidad con lo establecido en los artículos 76 y 77 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”

Dada en Bogotá D.C., a los 22 de abril de 2022



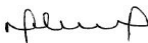
RODRIGO SUAREZ CASTAÑO

Director General

Ejecutores
MARIA CAROLINA MORANTES
FORERO
Contratista



Revisor / Loder
ANA MERCEDES CASAS FORERO
Subdirectora de Seguimiento de
Licencias Ambientales



CARMINA DEL SOCORRO IMBACHI
CERON
Contratista



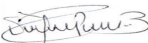
DANIEL RICARDO PÁEZ DELGADO
Jefe Oficina Asesora Jurídica



MONICA ALEXANDRA MENDOZA
TORRES
Contratista



SANDRA PATRICIA BEJARANO
RINCON
Contratista



Expediente No. LAM0209
Concepto Técnico N° 1809 de 8 de abril de 2022 y Memorando 2022075623-3-000 de 21 de abril de 2022
Fecha: abril de 2022

Proceso No.: 2022076615

Archívese en: LAM0209
Plantilla_Resolución_SILA_v3_42852

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

“Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones”