



Libertad y Orden
República de Colombia

República de Colombia
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES

- ANLA -

RESOLUCIÓN N° 1567

(18 JUL. 2023)

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL ASESOR DEL DESPACHO DEL DIRECTOR DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA

En ejercicio de las facultades legales establecidas mediante la Ley 99 del 22 de diciembre de 1993, el Decreto Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011, modificado por el Decreto 376 del 11 de marzo de 2020, por el cual se modifica la estructura de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales y acorde con lo regulado en el Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015, la Resolución 669 del 14 de abril de 2020, la Resolución 1957 del 5 de noviembre de 2021 y la Resolución 2795 del 25 de noviembre de 2022, expedidas por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, y

CONSIDERANDO:

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

Que mediante la Resolución 1389 del 22 de noviembre de 1995, el Ministerio resolvió el recurso de reposición interpuesto por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL contra la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995.

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

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

de operación del Aeropuerto El Dorado presentado por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – 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.

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., identificada con NIT. 900.105.860-4.

Que mediante la Resolución 825 del 28 de septiembre de 2012, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA (*En adelante la Autoridad Nacional*) impuso a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL unas medidas adicionales en desarrollo del control y seguimiento ambiental, a fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995.

Que por medio de la Resolución 154 del 14 de febrero de 2013, la Autoridad Nacional modificó la Resolución 534 del 16 de junio de 1998 en el marco dentro de un giro ordinario, en el sentido de eliminar la obligación de pesaje de aeronaves.

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

Que por medio de la Resolución 607 del 25 de mayo de 2015, la Autoridad Nacional impuso medidas adicionales a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, de acuerdo con el Concepto técnico 727 del 20 de febrero de 2015.

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

Que mediante la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, la 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 parágrafo del artículo noveno del acto administrativo recurrido.

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Que por medio de la Resolución 534 del 24 de mayo de 2016, la 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 por medio de la Resolución 1337 del 23 de octubre de 2017, la Autoridad Nacional resolvió una solicitud de revocatoria directa presentada en contra de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 y la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, en el sentido de negar la solicitud.

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

Que mediante la Resolución 2043 del 14 de noviembre de 2018, la 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, la 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, la 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.

Que mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, la 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, la 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

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

numerales 14.4., 15.1. y 15.18 del artículo séptimo, numeral 5 del artículo décimo segundo, del acto administrativo recurrido.

Que mediante la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales impuso a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL unas medidas adicionales en desarrollo del control y seguimiento ambiental, a fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995.

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

Que mediante comunicación con radicación 2023036772-1-000 del 24 de febrero de 2022, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL presentó el Plan de Compensación por Afectación a la Fauna Silvestre del proyecto *“Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”*.

Que el equipo técnico de la Autoridad Nacional realizó la evaluación de la Plan de Compensación por Afectación a la Fauna Silvestre del proyecto *“Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”*, presentado mediante comunicación con radicación 2023036772-1-000 del 24 de febrero de 2022; en consecuencia, emitió el Concepto técnico 3865 del 29 de junio de 2023.

COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD NACIONAL

El Gobierno Nacional, mediante Decreto Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011, creó la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, como una entidad con autonomía administrativa y financiera, sin personería jurídica, la cual hace parte del Sector Administrativo de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en los términos del artículo 67 de la Ley 489 de 1998.

El numeral 1° del artículo tercero del mencionado decreto estableció dentro de las funciones de la Autoridad Nacional, la de otorgar o negar las licencias, permisos y trámites ambientales de competencia del Ministerio, de conformidad con la ley y los reglamentos.

Mediante el Decreto 376 del 11 de marzo de 2020, se modificó la estructura de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.

Mediante la Resolución 669 del 14 de abril de 2020, se nombró como servidor público a EDILBERTO PEÑARANDA CORREA, identificado con cédula de ciudadanía 4.052.851, en el empleo de libre nombramiento y remoción de Asesor, código 1020, grado 15, adscrito a la Dirección General de la planta global de la ANLA.

El 5 de noviembre de 2021, la Autoridad Nacional emitió la Resolución 1957 *“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”*, en donde se establece que corresponde al Despacho del Director General de la Autoridad Nacional de

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Licencias Ambientales - ANLA, “Suscribir los actos administrativos que otorgan, niegan, modifican, ajustan o declaran la terminación de las licencias, permisos y trámites ambientales”.

En ejercicio de las facultades conferidas por la Ley 489 de 1998, se expidió la Resolución 2795 del 25 de noviembre de 2022 “Por la cual se delegan unas funciones y se dictan otras disposiciones”, en su artículo Primero, numeral 6° delegó en el Asesor Código 1020 Grado 15 del Despacho del Director General, la función de suscribir los actos administrativos que aprueben los planes de compensación y de inversión forzosa de no menos del 1%.

Teniendo en cuenta lo anterior, es el Asesor del Despacho del Director General de la Autoridad Nacional el competente para pronunciarse sobre la evaluación de la Plan de Compensación por Afectación a la Fauna Silvestre del proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”, presentado por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL mediante comunicación con radicación 2023036772-1-000 del 24 de febrero de 2022.

CONSIDERACIONES TÉCNICAS FRENTE AL PLAN DE COMPENSACIÓN.

Con fundamento en las facultades conferidas en la ley y conforme lo establecido en el Decreto 1076 de 2015, en relación con el seguimiento y control ambiental de aquellos proyectos, obras o actividades que cuentan con Licencia Ambiental o Plan de Manejo Ambiental, el Grupo Técnico de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, evaluó la solicitud presentada por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL mediante la comunicación con radicación 2023036772-1-000 del 24 de febrero de 2022, correspondiente al Plan de Compensación por Afectación a la Fauna Silvestre del proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”, emitiéndose el Concepto técnico 3865 del 29 de junio de 2023, el cual señaló:

“(…)

Objetivo del proyecto

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

Localización

El proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado” se localiza en la ciudad de Bogotá específicamente en las localidades de Fontibón y Engativá, así como en el [M]unicipio de Funza veredas El Hato, La Isla, Florida y Cacique (Figura 1).

(Ver Figura 1 en la página 6 del Concepto técnico 3865 del 29 de junio de 2023)

(…)

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”**Plan de Compensación**

Inicialmente es preciso aclarar que para el proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”, no le aplican las obligaciones de Compensación por Pérdida de Biodiversidad (Resolución 1517 del 31 de agosto de 2012) o Compensación del Componente Biótico (Resolución 0256 del 22 de febrero de 2018, modificada por la Resolución 1428 del 31 de julio de 2018; y acogimiento a la Resolución 0370 del 15 de abril de 2021); no obstante, en el literal b) del numeral 4 del Artículo Segundo de la Resolución 1000 del 10 de octubre de 2013, sí se estableció que el titular de licencia ambiental debía:

“4. En un plazo de dos (2) meses Presentar la siguiente información:

b) Formular una ficha de manejo relacionada con la compensación por afectación de la avifauna silvestre, en concordancia con lo señalado en la parte motiva del presente documento. La ficha en mención estará sujeto para aprobación por parte de esta Autoridad.”

Lo anterior, teniendo en cuenta que durante los años 2010 a 2012, se presentaron eventos de precipitación extrema que ocasionaron el desbordamiento del río Bogotá hacia el aeropuerto, generando áreas inundables que con el tiempo atrajeron avifauna, lo que a su vez provocó un aumento de impactos de aviones con aves lo que implicó un riesgo a la seguridad aérea del sector. Dada esta situación, la Aeronáutica Civil eliminó los espejos de agua de las zonas que se inundaron, lo que ocasionó un impacto en la avifauna que se encontraba asociada a dichas áreas, lo cual dio origen al requerimiento previamente citado.

Posterior a la imposición de la compensación en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, se estableció, en su artículo sexto, unificar los Planes de Manejo Ambiental aprobados previamente en las Resoluciones 1330 de 1995, 1000 de 2013 y 1034 del 24 de agosto de 2015; donde se incluye para el medio biótico el subprograma PMA-12-Protección y Compensación a la avifauna.

De igual forma, en el numeral 12 del medio biótico del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, se estableció lo siguiente:

“12. Presentar la ficha PMA-12 – Protección y Compensación a la Avifauna, incluyendo lo siguiente:

12.1. Contemplar los ajustes que fueron requeridos en el literal a) del numeral 4 del artículo segundo de la Resolución 1000 del 3 de octubre de 2013, de tal manera que el programa de Protección de avifauna deberá incluir como mínimo las actividades de recorridos previos de inspección y ahuyentamiento, manejo de nidos y capacitación a trabajadores encargados del mantenimiento y obras.

12.2. Realizar las actividades de recorridos de inspección, ahuyentamiento y manejo de nidos por un profesional especializado en temas de avifauna.

12.3. Señalar que las actividades serán llevadas de manera previa a los mantenimientos y obras que impliquen remoción de cobertura vegetal, desmonte y descapote.

12.4. Indicar que en caso de hallar individuos heridos o lesionados estos deben ser trasladados al Centro de Atención y Valoración de Fauna Silvestre de la CAR y/o de la SDA, previa concertación con dichas entidades para esta actividad. Así mismo, se deben incluir los registros que serán llevados para el control de la actividad (formatos, fotografías, entre otros) e incluir los respectivos indicadores.

12.5. Incluir e implementar de manera inmediata las medidas de compensación que atiendan el impacto de alteración a ecosistemas, ocasionado por el ahuyentamiento de la fauna y la pérdida de espejos de agua para las especies de aves acuáticas, estas deben ir dirigidas a los humedales que se hallan en el área de influencia del proyecto como fue establecido en el literal b) del numeral 4 del artículo segundo de la Resolución 1000 del 3 de octubre de 2013.”

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Bajo este contexto, se tiene que la obligación de compensación obedece a “[O]tra compensación” al no regirse bajo ninguno de los manuales de compensación, para la cual se establecieron requerimientos específicos de cumplimiento y, para lo cual, es importante traer a colación las consideraciones incluidas en la Resolución 1000 del 3 de octubre de 2013:

“Adicionalmente, se considera que la Aeronáutica Civil deberá formular para aprobación de esta Autoridad, una ficha relacionada con la compensación por la afectación de la avifauna silvestre, la cual debe contemplar un proceso de concertación con la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca -CAR. Esta ficha se deberá orientar hacia la participación en proyectos que se desarrollen en los humedales citados por la Aeronáutica Civil, que se localizan en el área de influencia indirecta del aeropuerto, siempre y cuando estos no incidan en la seguridad operacional del mismo.”

En respuesta a estos requerimientos, el titular de la licencia ambiental mediante radicado 2023036772-1-000 del 24 de febrero de 2022, presenta Plan de Compensación por Afectación a la Fauna Silvestre para evaluación y aprobación por parte de esta Autoridad, la cual se evalúa en el numeral 4.8.1. del concepto técnico¹.

Evaluación del Plan de Compensación

Consultado el sistema ÁGIL-Módulo SDE, no se tiene concepto de Seguimiento Documental Espacial-SDE por revisar para este seguimiento ambiental específico a la obligación de compensación.

Previo a presentar el análisis sobre la propuesta presentada por el titular de licencia ambiental, es importante aclarar que, si bien la obligación impuesta no obedece a ninguno de los manuales de compensación establecidos, el titular de licencia ambiental presenta dicha propuesta siguiendo la estructura de estos al identificar el qué, cuánto, dónde y cómo compensar.

Objetivo

El titular de la licencia ambiental presenta un único objetivo de compensación, que corresponde al siguiente:

“Formular el Plan de Compensación por la afectación de la avifauna silvestre en el sector conocido como “Marmolejo”, en el área de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado, en cumplimiento de la Resolución 1000 de 2013 de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA.”

Al respecto esta Autoridad considera que, si bien la obligación de compensación no se encuentra enmarcada en ninguno de los manuales de compensación, sí obedece a la necesidad de compensar un impacto causado a la avifauna para un área puntual, por lo que el objetivo debe responder a dicha afectación y no puede ser formulado en los términos de la elaboración de una propuesta de compensación, sino que debe estar enfocado en términos ecológicos a resarcir los daños que se ocasionaron a la avifauna específicamente.

Si bien la formulación hace parte del proceso de formulación y posterior implementación de una compensación, para determinar su cumplimiento es importante definir en términos ecológicos qué se busca lograr con las acciones a implementar, de lo contrario no será posible determinar si se cumplió o no con la obligación de compensación.

Adicionalmente, se resalta que la propuesta no incluye objetivos específicos que den cuenta de las acciones específicas a implementar para compensar la afectación a la avifauna, ni las áreas específicas ni cuál será su alcance.

¹ Concepto técnico 3865 del 29 de junio de 2023

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Si bien las actividades a ejecutar se describen en el apartado ¿cómo compensar?, se requiere que esto se especifique consecuentemente en los objetivos ya que, a partir de estos, se realizará el seguimiento y se determinara el cumplimiento o no de la propuesta de compensación.

Por lo anterior, se le solicita al titular de la licencia ambiental ajustar el planteamiento del objetivo general, el cual debe ser definido en términos ecológicos; y a su vez, presentar la formulación de objetivos específicos que permitan verificar las acciones puntuales a ejecutar.

¿Qué compensar?

Esta Autoridad realizó la verificación de la información entregada por el titular de la licencia ambiental en el radicado ANLA No. 2023036772-1-000 del 24 de febrero de 2023. En este no se encuentra alguna base de datos geográfica adjunta, por lo cual el qué compensar se ubica de manera estimada de acuerdo con las figuras de imágenes satelitales entregadas en el documento “Plan de Compensación por Afectación a la Avifauna Silvestre”; esta área estimada se muestra en la siguiente figura.

(Ver Figura 2 en la página 11 del Concepto técnico 3865 del 29 de junio de 2023)

(...)

Adicionalmente, el área del polígono dibujado no coincide con lo indicado en el documento en mención, por lo cual, es necesario que el titular de licencia ambiental adjunte la cartografía asociada al Plan de Compensación por Afectación a la Fauna Silvestre, acorde con la estructura definida en la Resolución 2182 de 2016 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible -MADS-.

Como parte de la propuesta, el titular de la licencia ambiental describe la “[C]ausalidad de la obligación”, en donde menciona que el área afectada es de 4,98 ha al indicar que:

“Las actividades que dieron origen a la imposición de una compensación surgieron a partir de las obras de protección del sector suroccidental de la cabecera 1.3 R de la pista Sur, cuyo drenaje se realiza a través del canal 12, el cual fue taponado por la Corporación Autónoma Regional (CAR), con el propósito de controlar el ingreso de aguas a predio del Aeropuerto El Dorado por la antigua Madre Vieja del Río Bogotá.

Área cubierta por el espejo de agua = 49.783,97 m² o 4,98 Ha

Área de terreno zona baja sin agua = 12.173,31 m²

Área total rellenada = 61.957,28 m²

Teniendo en cuenta lo anterior, el área afectada de espejo de agua corresponde a 4,98 Ha, sobre las cuales se debería compensar, teniendo en cuenta que la obligación menciona la afectación de la fauna silvestre por pérdida del espejo de agua.”

Para la determinación de esta área de intervención ([Q]ue corresponde al área requerida a compensar), el titular de la licencia ambiental acotó la afectación al espejo de agua que fue eliminado con rellenos, por lo que esta Autoridad verificó lo dispuesto en el concepto técnico 3945 del 6 de septiembre de 2013 acogido por la Resolución 1000 del 20 de abril de 2013, que menciona lo siguiente:

“Obras de Protección de la Pista Sur Sector Suroriental cerca de la cabecera 1.3R

(...)

Área de Influencia

(...)

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Como medida para prevenir y mitigar el posible impacto sobre la avifauna presente en la zona, en el documento se plantea la disminución del espejo de agua con el fin de favorecer el su retiro progresivo, lo que haría más fácil la migración, hacia otros humedales cercanos, de aquellos ejemplares de avifauna que actualmente ocupan ese hábitat casual.

3.3 Consideraciones de la ANLA

Adicionalmente, se considera que la Aeronáutica Civil deberá formular para aprobación de esta Autoridad, una ficha relacionada con la compensación por la afectación de la avifauna silvestre, la cual debe contemplar un proceso de concertación con la CAR. Esta ficha se deberá orientar hacia la participación en proyectos que se desarrollen en los humedales citados por la Aeronáutica Civil, que se localizan en el área de influencia indirecta del aeropuerto, siempre y cuando estos no incidan en la seguridad operacional del mismo.”

En línea con lo anterior, se observa que el impacto es puntual a los espejos de agua que se formaron producto de las precipitaciones extremas de los años 2010, 2011, 2012 y 2013.

Conforme con lo anterior se verificó que dicha área coincidiera con lo reportado en los Informes de Cumplimiento Ambiental, puntualmente con lo reportado en el ICA del segundo semestre del año 2022, presentado mediante radicado ANLA 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023. De acuerdo con lo allí incluido, no es posible confirmar que el área afectada sea la reportada documentalmente por el titular de la licencia ambiental en la propuesta de compensación acá evaluada, pues no se incluye esta área de intervención.

Como se mencionó inicialmente en este apartado, se le requiere al titular de la licencia ambiental presente la información cartográfica correspondiente para validar estas áreas puntuales, resaltando que toda propuesta de compensación y/o modificación de esta debe tener su debido soporte cartográfico.

No obstante, en las figuras que se relacionan a continuación, se verificó el área que se incluye de la propuesta de compensación acá evaluada e imágenes satelitales disponibles en Google Earth® de diferentes años, de manera que se pudiera apreciarse el cambio en la zona afectada por las inundaciones y posteriormente rellenada por el titular de la licencia ambiental que causó el impacto en la avifauna que llegó allí.

Para esta revisión, se partió de observar y ubicar el polígono que el titular de la licencia ambiental presenta en las siguientes capturas:

(Ver Figura 3 en la página 14 del Concepto técnico 3865 del 29 de junio de 2023)

(...)

Sobre esta imagen, y dada la facilidad de referenciarla al encontrarse dentro del aeropuerto El Dorado y a la presencia del río Bogotá, se identificó el polígono en mención, el cual ha sufrido transformaciones en el tipo de cobertura asociadas a la inundación que se dio en el área por los eventos de precipitación durante los años 2010 a 2012, como se muestra en las siguientes figuras:

(Ver Figuras 4, 5, 6, 7, 8 y 9 en las páginas 15, 16, 17, 18, 19 y 20, respectivamente, del Concepto técnico 3865 del 29 de junio de 2023)

(...)

Como se observa en las imágenes multitemporales, es claro que entre los años 2010 y 2012 se generó la inundación, y que hacia el 2013 se observan las áreas de llenado y nivelación del área por las que se requirió por parte de esta Autoridad realizar la compensación por afectación a la avifauna acorde con lo dispuesto en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Acorde con lo observado, es claro que el área afectada corresponde a zonas inundables y espejos de agua, no obstante, se desconoce el área exacta de afectación dado que el titular de la licencia ambiental no presenta información cartográfica que permita hacer la verificación correspondiente por parte de esta Autoridad y por lo cual se realiza el requerimiento respectivo.

¿Cuánto compensar?

Respecto al cuánto compensar, el titular de la licencia ambiental menciona que:

“Para la definición del área a compensar se tuvo en cuenta lo establecido en el Manual de Compensaciones del componente biótico del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (2018), que menciona lo siguiente:

“En ecosistemas transformados, si como parte del análisis y la aplicación de la jerarquía de la mitigación se identifican impactos bióticos que tengan que ser compensados, la autoridad ambiental competente establecerá una compensación 1:1 cuantificada en hectáreas. Estas áreas serán añadidas a la acción de Compensación por Pérdida de Biodiversidad seleccionada para el proyecto, obra o actividad sujeto al proceso de licenciamiento ambiental”.

Es de resaltar que el área afectada por el relleno corresponde a un área transformada con anterioridad a pasturas y zonas de cultivos. En la Imagen 1 se presenta un análisis multitemporal del área afectada por la inundación y posterior relleno, donde se puede evidenciar que desde el año 1954, los terrenos correspondían a pasturas y zonas de cultivo, y no a un cuerpo de agua natural. Igualmente, se puede observar como en el año 2012 el sector presenta un espejo de agua, lo cual coincide con los eventos de desbordamiento e inundación del río Bogotá que fueron expuestos anteriormente.”

Respecto a esta estimación es preciso traer a colación lo dispuesto en el Concepto Técnico 3945 del 6 de septiembre de 2013, acogido por la Resolución 1000 del 20 de abril de 2013; y en el Concepto Técnico 6113 del 4 de octubre de 2021, acogido por la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021:

- **Concepto Técnico 3945 del 6 de septiembre de 2013, acogido por la Resolución 1000 del 20 de abril de 2013:**

“3.3 Consideraciones de la ANLA

Adicionalmente, se considera que la Aeronáutica Civil deberá formular para aprobación de esta Autoridad, una ficha relacionada con la compensación por la afectación de la avifauna silvestre, la cual debe contemplar un proceso de concertación con la CAR. Esta ficha se deberá orientar hacia la participación en proyectos que se desarrollen en los humedales citados por la Aeronáutica Civil, que se localizan en el área de influencia indirecta del aeropuerto, siempre y cuando estos no incidan en la seguridad operacional del mismo.”

- **Concepto Técnico 6113 del 4 de octubre de 2021, acogido por la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021:**

“(…) [D]ebe presentar de manera inmediata la ficha de manejo relacionada con la compensación por afectación a la avifauna silvestre, dada la ejecución de las actividades de relleno y nivelación cerca de la cabecera 13R de la Pista Sur Sector Suroriental del Aeropuerto Internacional El Dorado, las cuales, consistieron en la disminución del espejo de agua y con ello el retiro progresivo de la avifauna que ocupaba ese hábitat.

Por otra parte, es importante mencionar que, en el plan de manejo ambiental del proyecto, se establece que la Aerocivil debe determinar a partir de los resultados y conclusiones del estudio detallado que se encuentra elaborando de la correlación entre afectaciones a la fauna silvestre y la generación de ruido

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

aeronáutico, si requiere de la aplicación de medidas compensatorias (Ver numeral 13.1.1.2 del concepto técnico²).

(...)

13.1.1.2 Medio biótico

FICHA: PMA-12 – Protección y Compensación a la Avifauna

Teniendo en cuenta que la Aerocivil reportó en la evaluación de impactos para las actividades de mantenimiento e implementación de obras menores y durante la operación del aeropuerto es posible ocasionar el impacto Alteración a los ecosistemas terrestres, afectándose a la fauna silvestre por los niveles de presión sonora, circulación de personal y maquinaria, generándose la dispersión de la fauna en el área y así mismo, teniendo en cuenta que en el área se han reportado especies de avifauna en categoría de amenaza y endémicas, lo cual denota la sensibilidad de la avifauna en el área, la Aerocivil, deberá remitir actualizado el programa de manejo 9-5 Protección de avifauna, el cual, fue establecido por la Resolución 1000 del 3 de octubre de 2013, de tal manera que dicho programa sea aplicado a las actividades de operación, mantenimiento e implementación de obras menores, retirando toda aquella información que haga referencia exclusiva a las actividades de relleno y nivelación cerca de la cabecera 13R de la Pista Sur Sector Suroriental del Aeropuerto, dado que estas actividades ya fueron finalizadas.

Así mismo, deberá contemplarse en la actualización los ajustes que fueron requeridos en el literal a) del numeral 4 del artículo segundo de la Resolución 1000 del 3 de octubre de 2013, de tal manera que el programa de Protección de avifauna deberá incluir como mínimo las actividades de recorridos previos de inspección y ahuyentamiento, manejo de nidos y capacitación a trabajadores encargados del mantenimiento y obras. Las actividades de recorridos de inspección, ahuyentamiento y manejo de nidos deberán ser realizadas por un profesional especializado en temas de avifauna.

Se debe señalar que las actividades serán llevadas de manera previa a los mantenimientos y obras que impliquen remoción de cobertura vegetal, desmonte y descapote. En caso de hallar individuos heridos o lesionados estos deben ser trasladados al Centro de Atención y Valoración de Fauna Silvestre de la CAR y/o de la SDA, previa concertación con dichas entidades para esta actividad. Así mismo, se deben incluir los registros que serán llevados para el control de la actividad ([F]ormatos, fotografías, entre otros) e incluir los respectivos indicadores.

Respecto de las actividades operativas y teniendo en cuenta la obligación previamente establecida, la Aerocivil, debe incluir adicionalmente dentro de la presente ficha- Compensación por afectación a la avifauna silvestre, el cual, atenderá el impacto de alteración a ecosistemas, ocasionado por el ahuyentamiento de la fauna y la pérdida de espejos de agua para las especies de aves acuáticas, dicho programa acorde con lo indicado en el concepto técnico 3945 del 6 de septiembre de 2013, acogido por la Resolución 1000 del 3 de octubre de 2013 deberá dirigirse a los humedales que se hallan en el área de influencia del proyecto. Dicho programa deberá ser remitido para evaluación de la ANLA, e implementarse de manera inmediata.

REQUERIMIENTO:

Presentar la ficha PMA-12 – Protección y Compensación a la Avifauna, incluyendo lo siguiente:

1. Contemplar los ajustes que fueron requeridos en el literal a) del numeral 4 del artículo segundo de la Resolución 1000 del 3 de octubre de 2013, de tal manera que el programa de Protección de avifauna deberá incluir como mínimo las actividades de recorridos previos de inspección y ahuyentamiento, manejo de nidos y capacitación a trabajadores encargados del mantenimiento y obras.

2. Las actividades de recorridos de inspección, ahuyentamiento y manejo de nidos deberán ser realizadas por un profesional especializado en temas de avifauna.

² Concepto técnico 3865 del 29 de junio de 2023

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

3. Señalar que las actividades serán llevadas de manera previa a los mantenimientos y obras que impliquen remoción de cobertura vegetal, desmonte y descapote.

4. Indicar que en caso de hallar individuos heridos o lesionados estos deben ser trasladados al Centro de Atención y Valoración de Fauna Silvestre de la CAR y/o de la SDA, previa concertación con dichas entidades para esta actividad. Así mismo, se deben incluir los registros que serán llevados para el control de la actividad (formatos, fotografías, entre otros) e incluir los respectivos indicadores

5. Incluir e implementar de manera inmediata las medidas de compensación que atiendan el impacto de alteración a ecosistemas, ocasionado por el ahuyentamiento de la fauna y la pérdida de espejos de agua para las especies de aves acuáticas, estas deben ir dirigidas a los humedales que se hallan en el área de influencia del proyecto como fue establecido en el literal b del numeral 4 del artículo segundo de la Resolución 1000 del 3 de octubre de 2013.”

Como se observa, cuando se impuso la obligación de compensación por los impactos causados en la avifauna, no se determinaron lineamientos o metodologías que determinaran cuál era el área requerida de compensación y, en ningún aparte se definió el área específica a compensar.

Posteriormente, en lo seguimientos ambientales realizados al proyecto, esta Autoridad ha considerado lo siguiente frente a la obligación de Compensación por Afectación a la Fauna Silvestre:

- Concepto Técnico No. 6134 del 5 de octubre de 2021, acogido por Acta 473 del 5 de octubre de 2021:

“7 CUMPLIMIENTO A LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS

(...)

Auto 0620 del 15 de febrero de 2021

(...)

69. Presentar la ficha de manejo relacionada con la compensación por afectación de la avifauna silvestre, que incluya proceso de concertación con las Autoridades ambientales regionales y la participación en proyectos que se desarrollen en los humedales que se localizan en el área de influencia indirecta del aeropuerto, siempre y cuando estos no incidan en la seguridad operacional del mismo, lo anterior, en cumplimiento del literal b del numeral 4 del Artículo Segundo de la Resolución 1000 de 10 de octubre de 2013, numeral 76 del Artículo Primero del Auto 2094 de 30 de mayo de 2017, al sub numeral 1.4 del numeral 1 del Artículo Primero del Auto 01678 del 19 de abril de 2018 y al numeral 46 del Artículo Primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019.

Consideraciones:

La presente obligación se instauro a través del literal b del numeral 4 del Artículo Segundo de la Resolución 1000 de 10 de octubre de 2013, por medio de la cual se autorizó al Titular de la Licencia ambiental la ejecución de obras de relleno y nivelación cerca de la cabecera 13R de la Pista Sur Sector Suroriental del Aeropuerto Internacional El Dorado, luego de que esta zona sufriera de inundaciones durante el periodo invernal de los años 2010 a 2012.

Dicha inundación genero un espejo de agua, el cual se convirtió en hábitat de especies de aves acuáticas de importancia regional, por sus características de endemismo o categorías de amenaza de extinción, lo cual, motivo la necesidad de generar antes de su desplazamiento, la medida del presente numeral, relacionada con la generación de una ficha de manejo enfocada a medias de tipo compensatorio en humedales que se localicen en las áreas de influencia directa del proyecto, con el fin de favorecer los hábitats donde las aves desplazadas de la zona de nivelación pudieran asentarse.

Respecto al seguimiento realizado a estas obras de nivelación, con base en las visitas de seguimiento realizadas en los conceptos técnicos CT727 del 20 de febrero de 2015 (acogido mediante Auto 2046 del 25 de mayo de 2015), CT0001 del 02 de enero de 2017 (acogido mediante Auto 2094 del 30 de

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

mayo de 2017), CT6370 del 12 de diciembre de 2017 (acogido mediante Auto 1678 del 19 de abril de 2018), CT4102 del 29 de julio de 2019 (acogido mediante Auto 6789 del 28 de agosto de 2019), es posible establecer que la intervención y relleno del espejo de agua se llevó a cabo en el segundo semestre del año 2016 y que finalizó por completo en el año 2018.

Respecto al manejo dado a la avifauna durante dicho periodo de tiempo, se presentó únicamente un informe relacionado con recorridos previos de inspección, ahuyentamiento y manejo de nidos en el segundo semestre de 2016, según se menciona en el Concepto Técnico 4102 del 29 de julio de 2019, acogido mediante Auto 6789 del 28 de agosto de 2019:

“(…)

Por otra parte, la Aeronáutica Civil en el ICA 2018 Primer semestre (2019045355-1-000 del 09/04/2019), presenta en los anexos 4,2 3 documentos titulados “Informe mensual de la avifauna presente en el bajo inundable de la cabecera 13R” de los meses septiembre, octubre y noviembre de 2016, realizados por el profesional Alonso Marmolejo Henao, como soporte de algunas actividades realizadas en el año 2016 durante el relleno y nivelación cerca de la cabecera 1.3R de la pista sur sector suroriental del Aeropuerto Internacional El Dorado, el cual contiene actividades relacionadas con recorridos previos de inspección, ahuyentamiento, y manejo de nidos, no obstante, los informes solo corresponden a 3 meses del año 2016 y faltarían los soportes de diciembre de 2016, todo los meses del año 2017 y 2018, por lo que no se puede dar cumplimiento a la obligación en el sentido que no se ha presentado la ficha de manejo con los respectivos ajustes, ni se ha hecho el reporte en los formatos del estado de cumplimiento de los programas que conforman el Plan de Manejo Ambiental en los Informes de Cumplimiento Ambiental de los años 2016, 2017 y 2018”.

Posteriormente, se presentan informes de avistamientos de avifauna donde se menciona la presencia de aves no asociadas a cuerpos de agua, sino en vez de estas, especies de hábitats de herbazales, lo cual se verificó en el ICA No. 10 a través del Concepto Técnico 7869 del 24 de diciembre de 2020, acogido mediante Auto 0620 del 15 de febrero de 2021 (“ICA No. 10: se menciona en el diligenciamiento de la ficha en el formato ICA 1b lo siguiente: “Durante el segundo semestre año 2019 no se ejecutaron obras de protección del sector suroccidental de la pista 1.3 R SUR. Sin embargo, mediante contrato No. 18001604-H3-2018 el consorcio AIM 2018 desarrolla actividades de inspección verificando en esta área (ver anexo 17): 1. Descripción breve del ecosistema encontrado. 2. Identificación de zonas que se puedan encuentra inundadas o si solo se encuentran canales de aguas lluvias. 3. Identificación de especies asociadas en este sitio. 4. Identificación del riesgo por presencia de aves en este lugar”), así como en el anexo “Informe ona de nivelación avifauna.pdf”, verificado en el concepto técnico³ de seguimiento en revisión a los ICA No. 11 y 12.

Ahora bien, respecto a la presentación de la ficha de manejo relacionada con la compensación por afectación de la avifauna silvestre, de la que trata la presente obligación, se tiene con base en los seguimiento ambientales realizados en el periodo de tiempo de 2014 a 2021, que a la fecha no ha sido presentada dicha ficha, ni se han propuesto actividades relacionadas con la compensación de humedales que se localicen en las áreas de influencia directa del proyecto, con el fin de favorecer los hábitats de aves acuáticas.

En conclusión, se tiene evidencia de la intervención de la zona de nivelación cerca de la cabecera 13R de la Pista Sur Sector Suroriental del Aeropuerto, la cual generó el ahuyentamiento y desplazamiento de especies de avifauna, sin que se haya generado en relación con dicho impacto ambiental, el manejo de este a través de una medida de compensación, la cual se solicitó de manera expresa por parte de la ANLA. Dado lo anterior, se reitera la obligación y se recomienda evaluar la procedencia de ordenar el inicio del procedimiento sancionatorio ambiental en contra de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL con NIT 8999990593, por no haber formulado y presentado una ficha de manejo relacionada con la compensación por afectación de la avifauna.”

- Concepto Técnico No. 5211 del 31 de agosto de 2022, acogido por Acta 562 del 31 de agosto de 2022:

“7. ANÁLISIS DE CUMPLIMIENTO DE ACTOS ADMINISTRATIVOS

³ Concepto técnico 3865 del 29 de junio de 2023

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”**Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021**

12. Presentar la ficha PMA-12 – Protección y Compensación a la Avifauna, incluyendo lo siguiente:

(...)

Consideraciones:

La modificación de la licencia ambiental autorizada mediante las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y 0301 del 1 de febrero de 2022 quedó en firme de acuerdo con su fecha ejecutoria a partir del 7 de marzo de 2022, en este caso el mes siguiente a realizar los ajustes correspondió al mes de abril de 2022 y los soportes de cumplimiento deben ser presentados por AEROCIVIL en el ICA No 15 período enero – junio de 2022, el cual de acuerdo con lo establecido en el Artículo Segundo de la Resolución 077 del 16 de enero de 2019 deberá ser entregado a esta Autoridad en el mes de septiembre de 2022. Dado lo anterior para el presente período de seguimiento no aplica la valoración del cumplimiento de la obligación.”

Como se observa, acorde con los seguimientos ambientales, el titular de la licencia ambiental no había presentado la información requerida en relación con la Compensación por Afectación a la Fauna Silvestre, por lo que se había reiterado su cumplimiento, según lo determinado en el Concepto Técnico No. 5211 del 31 de agosto de 2022, acogido por el Acta 562 del 31 de agosto de 2022, en donde además se determinó que el seguimiento a esta obligación debía realizarse específicamente en lo dispuesto en la Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y 0301 del 1 de febrero de 2022.

De la información relacionada es importante precisar que el titular de la licencia ambiental no ha definido las áreas de compensación requeridas conforme con el impacto generado; solamente menciona que se “(...) [T]rata de un área transformada con anterioridad a pasturas y zonas de cultivos” como ya se indicó en el qué compensar.

Esta afirmación no está sustentada técnicamente y se fundamenta solamente en imágenes satelitales. Si bien para el año 1954 se puede apreciar que el área corresponde a cultivos o pastos, posterior a ello se observa una recuperación de dicha zona, como se observa en las imágenes satelitales incluidas del año 2009, a diferencia de otras zonas de pastos y cultivos aledaños; conforme a lo anterior en la siguiente figura se observa que previo al llenado realizado por el titular de licencia ambiental, la cobertura presente no correspondía a pastos limpios o zonas de cultivo lo cual afecta la estimación del área de compensación al tratarse de un área que se ha recuperado de una intervención antrópica con fines productivos.

(Ver Figura 10 en la página 28 del Concepto técnico 3865 del 29 de junio de 2023)

(...)

En vista de lo anterior, el titular de licencia ambiental no presenta los argumentos e información suficiente para determinar que la estimación del área requerida de compensación deba ser en proporción de 1:1, al manifestar que dichas zonas se tratan de áreas transformadas, cuando satelitalmente se observa una recuperación previa al momento de la inundación reportada por el titular de la licencia ambiental y al impacto causado por la misma sobre la avifauna.

Es de resaltar también que, dadas las condiciones de esta zona, se tienen aledaños al área intervenida zonas de importancia ambiental como lo son los Humedales de Gualí Tres Esquinas y las lagunas del Funzhe, que corresponde a un Distrito Regional de Manejo Integrado; y que la zona intervenida se solapa con un AICA -Áreas Importantes para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad- al ser parte de la zona de humedales de la sabana de Bogotá, por lo que afirmar sin el debido sustento que se trata de un área transformada da cuenta de que dichos factores no fueron contemplados por el titular de la licencia ambiental al momento de estimar el área de compensación.

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

En ese sentido, no es posible aceptar la estimación presentada por el titular de la licencia ambiental, correspondiente a 4,98 ha, por lo que se le requiere identificar la cobertura de la tierra del área intervenida, la cual deberá estar justificada técnicamente mediante un análisis de coberturas de la tierra multitemporal que determine el factor de compensación acorde a un área de importancia ambiental y no a un área transformada conforme con las consideraciones previas.

¿Dónde compensar?

Esta Autoridad realiza la verificación de la información entregada por el titular de la licencia ambiental en el radicado ANLA No. 2023036772-1-000 del 24 de febrero de 2023, donde no se encontró base de datos geográfica adjunta, por lo cual es necesario que esta se entregue asociada al Plan de Compensación por Afectación de la Fauna Silvestre en la estructura definida en la Resolución 2182 de 2016 emitida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible -MADS-, para validar la coincidencia entre la información documental y la información geográfica.

No obstante, el titular de la licencia ambiental, respecto al dónde compensar, indica lo siguiente:

“Para definir el área donde se realizará la compensación, se tuvo en cuenta el requerimiento de la ANLA que menciona lo siguiente:

“...Esta ficha se deberá orientar hacia la participación en proyectos que se desarrollen en los humedales citados por la Aeronáutica Civil, que se localizan en el área de influencia indirecta del aeropuerto, siempre y cuando estos no incidan en la seguridad operacional del mismo”.

En este sentido, el humedal escogido para realizar las actividades de compensación corresponde al Humedal Gualí, el cual se encuentra en el área de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado. Igualmente, se tuvieron en cuenta algunos aspectos técnicos y normativos para escoger este sector:”

Si bien el titular de la licencia ambiental no incluye información cartográfica de soporte a la propuesta de compensación, relaciona las siguientes figuras de ubicación general de las áreas propuestas:

(Ver Figuras 11, 12 y 13 en las páginas 30 y 31, respectivamente del Concepto técnico 3865 del 29 de junio de 2023)

(...)

Conforme con las condiciones y requerimientos realizados por esta Autoridad en el numeral 12 del numeral 2 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, se verificaron los aspectos técnicos tenidos en cuenta por el titular de la licencia ambiental para determinar el área en la cual han de ejecutarse actividades de compensación por afectación a la fauna silvestre. Entre estos, se incluye lo dispuesto en las consideraciones incluidas en la Resolución 1000 del 3 de octubre de 2013:

“Adicionalmente, se considera que la Aeronáutica Civil deberá formular para aprobación de esta Autoridad, una ficha relacionada con la compensación por la afectación de la avifauna silvestre, la cual debe contemplar un proceso de concertación con la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca -CAR. Esta ficha se deberá orientar hacia la participación en proyectos que se desarrollen en los humedales citados por la Aeronáutica Civil, que se localizan en el área de influencia indirecta del aeropuerto, siempre y cuando estos no incidan en la seguridad operacional del mismo.”

Teniendo en cuenta lo anterior, el titular de la licencia ambiental incluyó los criterios de las medidas de compensación que establece la Corporación Autónoma Regional del Cundinamarca -CAR- (Artículo 6. Resolución 2971 de 2017), entre las cuales está:

“a) Ejecución de planes de conservación de especies amenazadas de flora y fauna silvestres a través de estrategias de repoblación, reforestación o restauración de ecosistemas degradados.”

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Adicionalmente, el titular de la licencia ambiental relaciona el Plan de Manejo del Humedal Gualí, resaltando que uno de los objetivos de dicho plan es “3. Restablecer las condiciones necesarias para el retorno de la fauna propia del humedal y 5. Servir de estación para investigaciones sobre ecosistemas de humedal, que permitan generar conocimiento constante y/o monitoreo de las poblaciones y comunidades establecidas en el humedal.”

Conforme con lo anterior, esta Autoridad considera que la selección del dónde compensar es adecuada al obedecer a los lineamientos impuestos para esta obligación, al contemplar áreas de importancia dentro del Humedal Gualí, que incluye tanto zonas inundables y de tierra firme como espejos de agua ([Q]ue corresponden al área intervenida).

Sin embargo, el titular de la licencia ambiental no presenta una descripción técnica del área propuesta que permita a esta Autoridad tener la información suficiente para concluir que el área es adecuada para dar cumplimiento a la obligación, como lo es una caracterización de línea base que puede realizarse a partir de información secundaria, en donde se especifique el estado actual del área propuesta y bajo la cual se pueda comparar y determinar que con la implementación de las actividades de compensación se cumplió con el objetivo de la misma.

En ese sentido, se requiere que el titular de la licencia ambiental presente la caracterización físico-biótica de línea base del área propuesta de compensación en el Humedal Gualí.

Adicionalmente, el titular de la licencia ambiental deberá tener en cuenta los requerimientos realizados al qué y cuánto compensar, pues los ajustes que se realicen pueden afectar el área estimada y, por ende, el área propuesta de compensación por afectación a la fauna silvestre.

Por último, el titular de licencia ambiental deberá relacionar como área de compensación solamente el área efectiva para la cual se proponga el manejo y control del buchón, ya que solo esta área intervenida será contabilizada como área compensada.

¿Cómo compensar?

En cuanto al cómo compensar, el titular de la licencia ambiental menciona que:

“¿CÓMO COMPENSAR?”

Entre las acciones para compensar que establece el Manual de Compensaciones del componente biótico del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (2018), se encuentran:

- 1. Preservación: entre las acciones de preservación generalmente se encuentran el cerramiento de áreas, el saneamiento predial, el mantenimiento, el monitoreo y el seguimiento a los atributos de la biodiversidad, entre otras.*
- 2. Restauración ([R]estauración ecológica, rehabilitación y recuperación).*
- 3. Usos sostenible como medida complementaria a la preservación o conservación).*

Teniendo en cuenta las acciones para compensar, la Aeronáutica Civil realizó reunión el día 8 de junio y visita de campo el 14 de junio de 2022, con profesional ambiental de la Alcaldía Local de Funza, para evaluar las opciones de compensación sobre el humedal Gualí. La Alcaldía solicitó realizar las siguientes actividades:

- Mantenimiento de cuerpo de agua con extracción de buchón.*
- Mantenimiento de cuerpo de agua con remoción de Juncal.*
- Mantenimiento de zonas de reforestación.*

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

- Construcción de aulas ambientales.”

Conforme con lo anterior, el titular de la licencia ambiental propone ejecutar actividades de mantenimiento de zonas reforestadas y mantenimiento de buchón.

Mantenimiento de zonas reforestadas

Para esta actividad, el titular de la licencia ambiental menciona que:

“La Alcaldía Municipal de Funza cuenta con el predio “Pozo Hondo” (Imagen 3), adquirido en el año 2019 y el cual cuenta con 21.12 Ha, conformadas por zonas de preservación, recuperación, y de uso sostenible del Humedal Gualí Tres Esquinas. Este predio cuenta con un Plan de Reforestación, donde diferentes entidades u organizaciones han venido realizando actividades de siembra. En este sentido, la Aerocivil busca anuar [sic] esfuerzos para contribuir al plan de reforestación y realizar actividades de mantenimiento de las áreas previamente establecidas y que actualmente no cuentan con estas actividades.

Se realizarán dos jornadas de mantenimiento sobre 2 hectáreas de áreas reforestadas en el predio Pozo Hondo (Fotografías 1 y 2), incluyendo las siguientes actividades:

- Limpieza: rocería de toda el área sembrada.
- Replateo: remoción de la cobertura vegetal alrededor de la base de la plántula, retirando la maleza superficialmente para evitar la competencia.
- Resiembra: se realizará la reposición del material vegetal que no haya logrado sobrevivir a la etapa de establecimiento.
- Fertilización: se realizará el abonado de las plántulas de acuerdo con las necesidades.”

Lo anterior, a ejecutar en la siguiente área:

(Ver Figura 14 (Imágenes 3 y 4 y Fotografías 1 y 2) en las páginas 34 y 35 del Concepto técnico 3865 del 29 de junio de 2023)

(...)

Sobre lo anterior, el titular de la licencia ambiental no presenta ningún detalle técnico de ejecución de las actividades de mantenimiento. Solamente indica de manera genérica cuáles serían, pero no detalla el estado actual de la reforestación, no presenta justificación de la necesidad de la ejecución de estas actividades que indiquen que la Alcaldía no puede realizar dichos mantenimientos y por lo cual requiere apoyo de otras entidades, no especifica conforme con el estado actual de la reforestación cuáles son las actividades requeridas a ejecutar.

Adicionalmente, es preciso aclarar que el mantenimiento por el titular de licencia ambiental no es viable de ser implementado ya que corresponde a una actividad que es de control y manejo de la alcaldía de Funza, la cual en el momento de realizar la reforestación mencionada prevé la ejecución de los mantenimientos y demás acciones requeridas, por cuanto no es viable que en cumplimiento de una obligación de compensación, los titulares de licencia ambiental ejecuten actividades que son de control y manejo de otras entidades.

Mantenimiento de buchón

Para esta actividad, el titular de la licencia ambiental menciona lo siguiente:

“La segunda actividad que se realizará en el marco del presente plan de compensación es el mantenimiento del cuerpo de agua mediante la extracción de buchón. La Corporación Autónoma

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

*Regional de Cundinamarca – CAR ha determinado que el buchón *Eichhornia crassipes* genera un impacto alto sobre el ecosistema y la biodiversidad (CAR, 2020), por lo cual se considera importante contribuir a realizar estas actividades, las cuales no han podido ser adelantadas por las administraciones municipales ni la Autoridad Ambiental, encontrándose zonas con alta afectación por esta especie.*

*La proliferación de *E. crassipes* en un cuerpo de agua altera drásticamente el ecosistema, provocando la degradación del medio ambiente y la reducción de la biodiversidad (CAR, 2020). El contenido de oxígeno del agua es menor debajo del manto del jacinto de agua y puede reducirse hasta cero. Los efectos sobre los peces y otros animales acuáticos son catastróficos (CAR, 2020). Asimismo, provoca la disminución de la capacidad de intercambio de oxígeno entre la interfase aire-agua evitando la transferencia de oxígeno y la penetración de luz a la columna de agua, lo que afecta la proliferación de vegetación acuática dentro del cuerpo de agua. La sombra proyectada por el lirio acuático inhibe el crecimiento del fitoplancton causando a su vez, una reducción en la densidad poblacional de zooplancton que afecta de manera directa a la cadena alimenticia (CAR, 2020). Al morir, *E. crassipes* se deposita en el fondo del cuerpo de agua produciendo condiciones anaerobias que interfieren con las funciones de los organismos bentónicos (CAR, 2020). El crecimiento de esta especie restringe los accesos a cuerpos de agua, destruye humedales naturales, elimina otras plantas acuáticas, reduce la infiltración de la luz, cambia los niveles de temperatura, pH y oxígeno, reduce el intercambio de gases en la superficie del agua, altera los hábitats de plantas acuáticas, peces y anfibios nativos (CAR, 2020).”*

Lo anterior, a ejecutar en la siguiente área:

(Ver Figura 15 en la página 37 del Concepto técnico 3865 del 29 de junio de 2023)

(...)

Conforme con la información aportada por el titular de la licencia ambiental, esta Autoridad considera que si bien la remoción de buchón de cuerpos de agua asociados a zonas de humedal es de vital importancia para mantener las condiciones adecuadas para el desarrollo de las especies de peces y de otros animales acuáticos; y mantener la biodiversidad de este tipo de ecosistemas, no se presenta ningún detalle técnico de las actividades a ejecutar, ni se relaciona el estado actual del espejo de agua, de manera que justifique las actividades de mantenimiento propuestos en el Plan de Compensación por Afectación de Fauna Silvestre.

*Si bien se menciona que “Las actividades de extracción de buchón se realizarán de acuerdo con lo establecido en el Plan de Prevención, Manejo y Control del buchón de agua (*Eichhornia crassipes* (Mart.) Solms) para la jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR, elaborado por esta última Entidad”, no se puntualizan las actividades ni las condiciones actuales del espejo de agua propuesto, al mencionar genéricamente que se tendrán en cuenta los lineamientos establecidos por la CAR para este tipo de zonas.*

Por último, no es claro para esta Autoridad la necesidad de ejecutar esta actividad por parte del titular de licencia ambiental como media compensatoria, ya que no se presenta ningún soporte de comunicaciones o acuerdos realizados con la Alcaldía Municipal de Funza, de que la misma no pueda ejecutar las actividades de mantenimiento propuesto y por lo cual requiera el apoyo de terceros.

En ese sentido, se le requiere al titular de la licencia ambiental, presentar la caracterización actual de las condiciones físicas y bióticas del cuerpo de agua propuesto para desarrollar los mantenimientos, detallar las actividades de mantenimiento a ejecutar y presentar soportes de las comunicaciones sostenidas con la Alcaldía Municipal de Funza, que den cuenta de la necesidad de apoyar estas actividades de mantenimiento en dicha zona.

Adicional a lo anterior, es preciso resaltar que el titular de la licencia ambiental no presenta un plan de monitoreo y seguimiento, ni indicadores ecológicos de cumplimiento de la obligación de compensación, dado que no da un detalle técnico de la propuesta de compensación.

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Al respecto se le aclara a el titular de la licencia ambiental, que las medidas de compensación no obedecen a la ejecución de actividades puntuales, pues se requiere de mediciones y seguimientos en un periodo de tiempo que determinen si las actividades implementadas compensaron o no el impacto generado y, es muy importante que se diferencien de las medidas de manejo de mitigación, corrección y prevención, lo anterior teniendo en cuenta que no se presentan objetivos ni metas ecológicas, plan de monitoreo y seguimiento, indicadores de cumplimiento y que la información relacionada es genérica e insuficiente.

Conforme con lo anterior, se le requiere a el titular de la licencia ambiental presentar un plan de monitoreo y seguimiento que incluya la formulación de indicadores ecológicos de cumplimiento (No deben ser indicadores de gestión), los cuales deben estar acordes con una medida de compensación y no a una medida de manejo de corrección, mitigación o prevención, ya que se debe verificar en un periodo de tiempo que las actividades ejecutadas compensaron los impactos generados a la avifauna, situación que no puede verificarse con una única implementación de actividades sin tener una línea base de control como actualmente lo plante el titular de licencia ambiental.

Cronograma

Frente al cronograma de actividades, el titular de la licencia ambiental plantea lo siguiente:

(Ver Figura 16 en la página 38 del Concepto técnico 3865 del 29 de junio de 2023)

(...)

Sobre este planteamiento esta Autoridad considera que es insuficiente dado que no especifica ninguna actividad relacionada con los mantenimientos propuestos.

Como se mencionó para las acciones propuestas, el titular de la licencia ambiental no da ningún detalle técnico de la propuesta por lo que no se proporciona la información suficiente a esta Autoridad para determinar la viabilidad o no de su implementación lo cual es consecuente con lo relacionado en el cronograma de actividades.

Conforme con lo anterior, se le solicita al titular de la licencia ambiental detallar las actividades a ejecutar para los mantenimientos propuestos ([E]specíficos al manejo de buchón), los cuales deberán estar acordes con las condiciones actuales de cada una de las áreas propuestas y acotados a las mismas.

Adicionalmente, deberá presentar el detalle de la ejecución de las actividades de manera mensual, para tener claridad y trazabilidad en el seguimiento al cumplimiento de la obligación.

El cronograma ajustado deberá además relacionar las actividades asociadas al plan de monitoreo y seguimiento que determinen que las mismas dieron cumplimiento a la compensación requerida, pues como ya se indicó, las medidas de compensación no son verificables en un único momento, sino que deben demostrar en un periodo de tiempo que resarcieron los impactos causados en este caso a la avifauna.

Cartografía

Esta Autoridad verificó la información entregada por el titular de la licencia ambiental en el radicado ANLA No. 2023036772-1-000 del 24 de febrero de 2023, donde no se encuentra base de datos geográfica adjunta, por lo cual es necesario que adjunte la cartografía asociada al Plan de Compensación por Afectación a la Fauna Silvestre, en la estructura definida en la Resolución 2182 de 2016 del MADS, para validar la coincidencia entre la información documental y la información geográfica.

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

(...)”

Por lo anterior, atendiendo a las consideraciones presentadas, la Autoridad Nacional considera necesario no aceptar la ejecución de la actividad de *“Mantenimiento de zonas reforestadas”* en 2 ha el predio *“Pozo Hondo”* de propiedad de la Alcaldía Municipal de Funza (Cundinamarca), tal como se indicará en la parte resolutive del presente acto administrativo.

Finalmente, de acuerdo con la evaluación realizada mediante Concepto técnico 3865 del 29 de junio de 2023, al Plan de Compensación por Afectación a la Fauna Silvestre del proyecto *“Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”*, presentado por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL mediante la comunicación con radicación 2023036772-1-000 del 24 de febrero de 2022, se hace necesario efectuar requerimientos al titular de la Licencia Ambiental, los cuales deberá acreditar en los términos y condiciones señalados en la parte resolutive del presente acto administrativo.

FUNDAMENTOS LEGALES

El artículo 8 de la Constitución Política determinó como obligación del Estado y las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación. A su vez, el artículo 79 *ibídem*, estableció el derecho que tienen todas las personas a gozar de un ambiente sano y que la Ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

El artículo 80 de la Constitución Política le impuso al Estado la obligación de planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración y sustitución. Además, debe prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. A su vez, el artículo 209 de la Constitución Política establece que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad e imparcialidad.

La Ley 99 de 1993 por medio de la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables y se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, establece en su artículo 3º que se entiende por desarrollo sostenible, aquel que conduzca al crecimiento económico, a la elevación de la calidad de la vida y al bienestar social, sin agotar la base de recursos naturales renovables en que se sustenta, ni deteriorar el medio ambiente o el derecho de las generaciones futuras a utilizarlo para la satisfacción de sus propias necesidades.

En relación con la responsabilidad en la conservación y defensa del ambiente, es del caso tener en cuenta lo establecido en el artículo 333 de la Constitución Política, según el cual, la actividad económica y la iniciativa privada son libres, pero *“[D]entro de los límites del bien común”* y al respecto la Corte Constitucional en la sentencia T – 254 del 30 de junio de 1993, ha conceptualizado con relación a la defensa del derecho al Medio Ambiente Sano:

“(…) Las normas ambientales, contenidas en diferentes estatutos, respetan la libertad de la actividad económica que desarrollan los particulares, pero le imponen una serie de limitaciones y condicionamientos a su ejercicio que tienden a hacer compatibles el desarrollo económico sostenido con la necesidad de preservar y mantener un ambiente sano. Dichos estatutos

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

subordinaban el interés privado que representa la actividad económica al interés público o social que exige la preservación del ambiente, de tal suerte que el particular debe realizar su respectiva actividad económica dentro de los precisos marcos que le señala la ley ambiental, los reglamentos y las autorizaciones que debe obtener de la entidad responsable del manejo del recurso o de su conservación. El deber de prevención, control del deterioro ambiental, mitigación de los impactos, corrección y restauración de los elementos ambientales lo cumple el Estado en diferentes formas, entre ellas la exigencia de la obtención de licencias ambientales (...).”

La Licencia Ambiental se encuentra definida en la ley y sus reglamentos de la siguiente manera:

Artículo 50 de la Ley 99 de 1993. *“De la Licencia Ambiental. Se entiende por Licencia Ambiental la autorización que otorga la autoridad ambiental competente para la ejecución de una obra o actividad, sujeta al cumplimiento por el beneficiario de la licencia de los requisitos que la misma establezca en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos ambientales de la obra o actividad autorizada.”*

El artículo 2.2.2.3.1.3., del Decreto 1076 de 2015, *“Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible”*, establece lo siguiente:

Concepto y alcance de la licencia ambiental; la licencia ambiental es la autorización que otorga la autoridad ambiental competente para la ejecución de un proyecto, obra o actividad que, de acuerdo con la ley y los reglamentos, pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje; la cual sujeta al beneficiario de esta, al cumplimiento de los requisitos, términos, condiciones y obligaciones que la misma establezca en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos ambientales del proyecto, obra o actividad autorizada.

La licencia ambiental llevará implícitos todos los permisos, autorizaciones y/o concesiones para el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales renovables, que sean necesarios por el tiempo de vida útil del proyecto, obra o actividad.

El uso aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales renovables, deberán ser claramente identificados en el respectivo estudio de impacto ambiental.

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

Ahora bien, en el artículo 2.2.1.1.2.2 de la sección 2 del Capítulo 1 del Título 1, Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015, se establece como uno de los principios generales que deben tenerse en cuenta en la regulación de los aprovechamientos forestales dentro del territorio nacional que: *“(...) Los bosques, en tanto parte integrante y soporte de la diversidad biológica, étnica y de la oferta ambiental, son un recurso estratégico de la Nación y, por lo tanto, su conocimiento y manejo son tarea esencial del Estado con apoyo de la sociedad civil (...).”*

De acuerdo con lo anterior, a través de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, el Ministerio otorgó Licencia Ambiental a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL para el desarrollo del proyecto denominado *“Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”*, localizado en la ciudad de Bogotá, Departamento de Cundinamarca.

Seguidamente, mediante el literal b) del numeral 4 del artículo segundo de la Resolución 1000 del 10 de octubre de 2013 la Autoridad Nacional estableció la obligación de *“Formular*

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

una ficha de manejo relacionada con la compensación por afectación de la avifauna silvestre.”

Posterior a la imposición de la compensación, mediante Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 se estableció, en su artículo sexto, unificar los Planes de Manejo Ambiental aprobados previamente en la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, la Resolución 1000 del 3 de octubre de 2013 y la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, donde se incluye para el medio biótico el subprograma PMA-12-Protección y Compensación a la avifauna.

Es así, que por medio de la comunicación con radicación 2023036772-1-000 del 24 de febrero de 2022, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL presentó el Plan de Compensación por Afectación a la Fauna Silvestre del proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”; propuesta que fue objeto de evaluación a través del Concepto técnico 3865 del 29 de junio de 2023; el cual será parte integral del presente acto administrativo y servirá como sustento técnico para la toma de decisiones.

Para concluir, es pertinente señalar que el Concepto técnico 3865 del 29 de junio de 2023, realizó control y seguimiento ambiental a las obligaciones impuestas al proyecto, situación que será objeto de pronunciamiento mediante acto administrativo diferente.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: No aprobar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, la ejecución de la actividad de “*Mantenimiento de zonas reforestadas*” en 2 ha’s el predio “*Pozo Hondo*” de propiedad de la Alcaldía Municipal de Funza, Departamento de Cundinamarca, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo.

ARTÍCULO SEGUNDO: La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL en un término no mayor a tres (3) meses, contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, deberá:

1. En cuanto a los objetivos:

- 1.1.** Ajustar el planteamiento del objetivo general de la propuesta, el cual debe ser definido en términos ecológicos y debe responder a la necesidad de compensación de los impactos causados a la avifauna.
- 1.2.** Incluir objetivos específicos que detallen las acciones a implementar en el marco de la obligación de compensación, estos deben ser en términos ecológicos incluyendo las acciones y actividades a implementar.

2. En cuanto al ¿Qué y cuánto? compensar:

- 2.1.** Presentar, para el área de intervención, la identificación de coberturas de la tierra dentro del Modelo de Almacenamiento Geográfico establecido por la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible -MADS.

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

2.2. Ajustar la estimación del cuánto compensar, acorde a la determinación técnica de la cobertura de la tierra y el ecosistema presente en el área intervenida.

3. Respecto al ¿Dónde? compensar:

3.1. Presentar la capa OtraCompensacion y sus tablas asociadas dentro del Modelo de Almacenamiento Geográfico establecido por la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible -MADS-.

El área incluida en esta capa deberá corresponder a las zonas efectivas de intervención con actividades de control y manejo de buchón, es decir, no se podrán incluir áreas del espejo de agua que no se encuentren cubiertas por esta especie.

3.2. Presentar la identificación de coberturas de la tierra dentro del Modelo de Almacenamiento Geográfico establecido por la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible -MADS- para el área de intervención del proyecto para la totalidad del área de compensación aprobada.

3.3. Presentar la caracterización físico-biótica con información secundaria de la línea base del área propuesta de compensación en el Humedal Gualí.

3.4. Ajustar el área propuesta de compensación conforme con los ajustes requeridos al qué y cuánto compensar.

4. Respecto al ¿Cómo compensar?

4.1. Presentar la caracterización actual de las condiciones físicas y bióticas del cuerpo de agua propuesto para desarrollar los mantenimientos de buchón.

4.2. Detallar las actividades de mantenimiento a ejecutar acorde al estado actual del espejo de agua.

4.3. Presentar soportes de las comunicaciones sostenidas con la Alcaldía Municipal de Funza (Cundinamarca), que den cuenta de la necesidad de apoyar estas actividades de mantenimiento en dicha zona.

5. Presentar el plan de monitoreo y seguimiento, el cual debe detallar las actividades a ejecutar por cada acción propuesta (Mantenimientos de buchón y zona reforestada).

6. Incluir la formulación de indicadores de cumplimiento, los cuales deben ser formulados en términos ecológicos. Estos indicadores deben comparar los valores de línea base de las áreas intervenidas en diferentes tiempos que permitan verificar el cumplimiento de la obligación de compensación.

ARTÍCULO TERCERO: El incumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente acto administrativo y en la normativa ambiental vigente, dará lugar a la imposición y ejecución de las medidas preventivas y sanciones que sean aplicables según el caso, de conformidad con lo establecido en la Ley 1333 del 21 de julio de 2009, o cuando quiera que las condiciones y exigencias establecidas en el instrumento de manejo y control ambiental no se estén cumpliendo conforme a los términos definidos en el acto de su expedición, se dará aplicación al artículo 62 de la Ley 99 de 1993.

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

ARTÍCULO CUARTO: Notificar el contenido del presente acto administrativo al representante legal o apoderado debidamente constituido de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, o a quien haga sus veces, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 67 y siguientes de la Ley 1437 del 18 de enero de 2011.

PARÁGRAFO. En el suceso en que el titular de la licencia o el permiso, entre en proceso de disolución o régimen de insolvencia empresarial o liquidación regulados por las normas vigentes, informará inmediatamente de esta situación a esta Autoridad, con fundamento, entre otros, en los artículos 8, 58, 79, 80, 81, 95 numeral 8 de la Constitución Política de 1991, en la Ley 43 de 1990, en la Ley 222 de 1995, en la Ley 1333 de 2009 y demás normas vigentes al y jurisprudencia aplicable.

Adicional a la obligación de informar a esta Autoridad de tal situación, el titular de la licencia o permiso provisionará contablemente las obligaciones contingentes que se deriven de la existencia de un procedimiento ambiental sancionatorio conforme con el artículo 40 de la Ley 1333 de 2009 o la norma que la adicione, modifique o derogue.

ARTÍCULO QUINTO: Comunicar el presente acto administrativo a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR y a la Secretaría Distrital de Ambiente – SDA de Bogotá.

ARTÍCULO SEXTO: Publicar el presente acto administrativo en la Gaceta Ambiental de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA.

ARTÍCULO SÉPTIMO: En contra el presente acto administrativo procede recurso de reposición, que podrá interponerse por escrito, en la diligencia de notificación personal, dentro de los diez (10) días siguientes a la notificación, a través de representante legal o apoderado debidamente constituido, conforme con lo dispuesto en el artículo 76 y 77 concordantes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá D.C., a los 18 JUL. 2023



**EDILBERTO PENARANDA CORREA
ASESOR**



IBLER ANDERSON MOLANO RINCON

“POR LA CUAL SE EVALÚA UN PLAN DE COMPENSACIÓN Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES”

CONTRATISTA

OSCAR GILBERTO GALVIS CAMACHO
CONTRATISTAExpediente No. LAM0209
Concepto Técnico 3865 del 29 de junio de 2023
Fecha: 18 de julio de 2023

Proceso No.: 20231000015674

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