



Libertad y Orden
República de Colombia

República de Colombia
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES

- ANLA -

RESOLUCIÓN N° 003094 (27 DIC. 2023)

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

EL DIRECTOR DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES - ANLA

En uso de sus facultades legales conferidas en la Ley 99 de 1993, el Decreto 3573 del 2011, el Decreto 1076 de 2015, el Decreto 376 del 11 de marzo de 2020, la Resolución 1957 del 05 de noviembre de 2021, la Resolución 1223 del 19 de septiembre de 2022, y

CONSIDERANDO:

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

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

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

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

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

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

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

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

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

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

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

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

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

Que por medio de la Resolución 534 del 24 de mayo de 2016, la ANLA negó la modificación de la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, referente a la actualización del Plan de Manejo Ambiental en relación con las “Obras de Modernización y Expansión del Aeropuerto El Dorado” solicitada por la AEROCIVIL.

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

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

Que mediante Resolución 2043 del 14 de noviembre de 2018, la ANLA, en cumplimiento a una orden judicial modificó parcialmente el literal h) del artículo primero de la Resolución

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

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

Que por medio de Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, la ANLA ajustó vía seguimiento el artículo primero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, en el sentido de autorizar la ejecución temporal del Plan Piloto propuesto por la AEROCIVIL mediante las comunicaciones con radicación 2019045919-1-000 del 10 de abril del 2019, 2019114028-1- 000 del 5 de agosto 2019, 2019123000-1-000 del 21 de agosto de 2019 y 2019124364-1- 000 del 23 de agosto de 2019.

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

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

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

Que mediante Resolución 801 del 22 de abril de 2022, la ANLA, impuso a la AEROCIVIL, unas medidas adicionales en desarrollo del control y seguimiento ambiental, a fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en la Licencia Ambiental otorgada mediante Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995.

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

Que mediante comunicaciones con radicados ANLA Nos. 2023051002-1-000 y 2023051023-1-000 del 13 de marzo de 2023, la AEROCIVIL informó sobre el proceso de

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

contratación del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental a partir del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA) y actualización de los procedimientos aéreos del Aeropuerto Internacional El Dorado.

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

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

Que así mismo es importante mencionar que a partir del mes de agosto de 2022 la ANLA inició el proceso de traslado a la AEROCIVIL de las Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y denuncias - PQRSD que son radicadas ante esta Autoridad con el objetivo de que esa entidad en calidad de titular de la licencia ambiental brinde atención a las mismas, así mismo se evaluaron los antecedentes asociados a comunicaciones remitidas por parte de la AEROCIVIL a la ANLA en atención a los traslados de PQRSD efectuados durante el período del seguimiento ambiental que corresponde al presente acto administrativo.

COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES

El artículo 2 de la Ley 99 de 1993, dispuso la creación del Ministerio del Medio Ambiente, como el organismo rector de la gestión del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, encargado entre otras cosas de definir las regulaciones a las que se sujetarán la conservación, protección, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables y el medio ambiente de la Nación, a fin de asegurar el desarrollo sostenible, estableciendo en el numeral 15 del artículo 5, como una de sus funciones, evaluar los estudios ambientales y expedir, negar o suspender la Licencia Ambiental correspondiente, en los casos que se señalan en el Título VIII de la ley precitada, competencia expresamente indicada en el artículo 52 de la misma norma.

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

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

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.

Dentro de las actividades administrativas funcionales, territoriales y temporales que legalmente fueron desconcentradas en la ANLA, está la función de conocer administrativamente de los instrumentos de control y manejo ambiental que para los proyectos de su competencia se hayan adoptado, siendo por tanto perfectamente viable que conozca las solicitudes de modificación, seguimiento y control ambiental, y hasta el desmantelamiento y abandono de acuerdo con lo dispuesto por la Ley 99 de 1993, Decreto 1076 de 2015 y sus Decretos reglamentarios.

En este sentido, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, al ser una Unidad Administrativa especial, adscrita al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, tiene competencia administrativa -funcional y territorial- sobre aquéllos proyectos, obras y actividades que, desde 1993 o inclusive antes, tienen instrumento de control y manejo ambiental o con posterioridad a este año se les ha impuesto u otorgado licencia, permiso, autorización o plan de manejo ambiental y frente a los cuales, conforme a la ley, les hace seguimiento y control.

De acuerdo con lo establecido en el párrafo del artículo 2.2.2.3.9.1 del Decreto Único Reglamentario Sector Ambiental 1076 de 2015, *“La autoridad ambiental que otorgó la licencia ambiental o estableció el plan de manejo ambiental respectivo, será la encargada de efectuar el control y seguimiento a los proyectos, obras o actividades autorizadas.”*

Por su parte, la Resolución 1957 del 5 de noviembre de 2021, adoptó 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 estableció que le corresponde al Director General de la ANLA *“Suscribir los actos administrativos que otorgan, niegan, modifican, ajustan o declaran la terminación de las licencias, permisos y trámites ambientales”*; como quiera que lo que se pretende es modificar un acto administrativo proferido por el Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA-, le corresponde a este funcionario expedir el presente acto administrativo.

Mediante la Resolución 1223 del 19 de septiembre de 2022 y el Acta de Posesión 166 del 19 de septiembre de 2022 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, fue nombrado y posesionado como Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, el abogado RODRIGO ELÍAS NEGRETE MONTES, por lo cual, el referido funcionario es competente para suscribir el presente Acto Administrativo.

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

La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA, realizó el seguimiento ambiental consistente en la verificación del estado de las peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRS, presentadas para el expediente LAM0209 durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, las remisiones realizadas a la AEROCIVIL de cada una de éstas y las correspondientes respuestas por parte de esa entidad durante

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

el mismo período. Este periodo corresponde al inicio de la operación aérea de la terminal bajo las condiciones de la fase II autorizada por la ANLA a través de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022; de lo cual resultó el Concepto Técnico No. 6332 del 28 de septiembre de 2023, el cual sirve de soporte y motivación de las decisiones que se adoptan en la presente actuación.

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

“(…)

Tipo de Seguimiento

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

Etapas en la que se encuentra el proyecto

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

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Objetivo del proyecto

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

Localización

El proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado” se localiza en la ciudad de Bogotá

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

específicamente en las localidades de Fontibón y Engativá, así como en el Municipio de Funza veredas El Hato, La Isla, Florida y Cacique.

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

(...)

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones								
FICHA PMA-01. Manejo y Control del Ruido– Objetivo: Definir las acciones, medidas y actividades orientadas a prevenir y mitigar los impactos identificados para el componente ruido.								
Impacto atendido	Medidas de Manejo				Tipo de Medida			
					Prevención	Mitigación	Corrección	Compensación
Análisis de efectividad								
Nivel de Efectividad								
Medida	SI	NO	N/A	Consideraciones				
	7				X	<p>En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, donde se incluye la presente medida la siguiente información dentro del formato ICA 1a:</p> <p>(...)</p> <p>Los informes y soportes técnicos de implementación y cumplimiento del Manual de Abatimiento de ruido se presentan en los informes de monitoreo de ruido que se realizan con frecuencia mensual. Ver Anexo 3. Reporte de laboratorios/ 3.2. Ruido.</p> <p>(...)</p> <p>En revisión de la información mencionada por AEROCIVIL, se incluye:</p> <p>- Informes ambientales e informes de correlación, cada una de las cuales, contiene 6 carpetas para los meses de julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2022.</p> <p>“(...)</p> <p>El anexo 3.2.1 Ruido ambiental, contiene información relacionada al manual de abatimiento, esta carpeta contiene una carpeta por mes de julio a diciembre de 2022, cada una de las cuales contiene un informe PDF de ruido ambiental y una carpeta de anexos con 15 archivos con la siguiente información:</p> <p>“(...)</p> <p>Ver tabla en Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.</p>		

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones

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

En revisión del informe PDF correspondiente al mes de diciembre de 2022 relacionado a la medida, se incluye el título “6 Resultados operacionales y de procedimientos de abatimiento de ruido”, que contiene:

(...)

RESULTADOS OPERACIONALES Y DE PROCEDIMIENTOS DE ABATIMIENTO DE RUIDO

CANTIDAD DE OPERACIONES AÉREAS

(...)

ANÁLISIS DE ABATIMIENTO Y ALTITUD DE PROCEDIMIENTOS AÉREOS

En revisión de la información incluida para el numeral 6.2 “análisis de abatimiento y altitud de procedimientos aéreos” se evidencia para los seis informes correspondientes al segundo semestre del año 2022, que los informes de Ruido Ambiental -RA- incluyen la siguiente información:

Para el análisis de altitud de las operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, se tuvo en cuenta los procedimientos de atenuación de ruido, rutas de aproximación, rutas de despegue, procedimientos de aproximación y despegue de aeronaves, y los horarios de operación, descritos en el AIP – SKBO del Aeropuerto Internacional El Dorado.

En este caso se tomó el procedimiento despegue para el análisis de altitud, puesto que las aeronaves usan sus motores a máxima potencia para poder despegar, generando un alto nivel de ruido por lo cual es necesario aplicar el procedimiento de abatimiento de ruido del AIP - SKBO a las rutas que se dirijan a la ciudad de Bogotá D.C, en los horarios de 05:00 a 23:59; ya que de 00:00 a 04:59 SKBO realiza todas sus operaciones aéreas hacia el municipio de Funza. Asimismo, no se tienen en cuenta la operación de aeronaves por parte de la Fuerza Aérea, Ejército Nacional, Armada Nacional y Policía Nacional de Colombia debido al alcance y objetivo misional con el que cuenta la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

El análisis de altitud y abatimiento de ruido es realizado a las aeronaves que despegan por la Pista 13L (Pista Norte) y 13R (Pista Sur) en configuración oriente, es decir que realizan su operación en sentido occidente a oriente y sobrevolando la ciudad de Bogotá D.C. La Ilustración 20 muestra la configuración oriente de las pistas del Aeropuerto Internacional El Dorado.

En condiciones normales de operación (la superficie de la pista esta seca o mojada con acción buena de frenado), la configuración oriente será la preferida en el horario de 05:00 a 23:59 HL para la pista Norte y horario 05:00 a 22:01 HL para la pista sur, cuando las condiciones meteorológicas y de operación de sean favorables, la configuración de pistas pasa de configuración oriente a configuración occidente, la Ilustración 20 e Ilustración 21 muestra la configuración de las pistas del Aeropuerto Internacional El Dorado.

(...)

Ver imagen en Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

PUNTOS DE EVALUACIÓN Y CONTROL

En la selección de los puntos de evaluación y control, se tomó en cuenta que estuvieran en las rutas de los procedimientos de despegue SID y SID-RNAV

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones

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

(GNSS) y además estuviesen acorde a los procedimientos de abatimiento de ruido del AIP - SKBO. Los puntos seleccionados fueron:

- Estación de monitoreo EMRI 33, que se encuentra cerca al viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) de las aeronaves que siguen procedimientos SID-RNAV RW13L.
- Estación de monitoreo EMRI 2 que está a 370 metros del marcador VURKO anteriormente ROMEO, donde las aeronaves empiezan el viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) siguiendo procedimientos SID y de abatimiento de ruido RW13L.
- Estación de monitoreo EMRI 30, que se encuentra cerca al viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) de las aeronaves que siguen procedimientos SID-RNAV RW13R.
- Estación de monitoreo EMRI 3 que está a 370 metros del marcador KOLMU, donde las aeronaves empiezan el viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) siguiendo procedimientos SID y de abatimiento de ruido RW13R.

En la Ilustración 22 se observa con ayuda de Google Earth, la ubicación de las estaciones de referencia EMRI 2, EMRI 3, EMRI 30 Y EMRI 33 en la ciudad de Bogotá junto a los marcadores VURKO Y KOLMU, y las rutas de salida descritas en el AIP – SKBO para los procedimientos SID Y SID-RNAV (GNSS) de despegue. Las rutas de salida de la pista norte (13L) pasan sobre las estaciones EMRI 33, EMRI 2 y el marcador VURKO, mientras que las rutas de salida de la pista sur (13R) pasan sobre las estaciones EMRI 30, EMRI 3 y el marcador KOLMU.

“(…)

Ver ilustración en Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

En la Ilustración 23, se observa las rutas de salida de operación en el Aeropuerto Internacional El Dorado registradas por el sistema SVCA, en donde se aprecian las rutas desarrolladas por cada aeronave en el procedimiento de despegue con dirección oriente y que son evaluadas por las estaciones de monitoreo EMRI 2, EMRI 3, EMRI 30 y EMRI 33.

“(…)

Ver ilustración 23 en Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

REGISTRO DE DATOS Y EVALUACIÓN

De las estaciones seleccionadas del sistema SVCA se obtuvieron datos de altura, número de vuelo, tipo de aeronave, nivel de ruido y ruta de despegue de cada aeronave durante el mes de diciembre de 2022, con la cual se pudo realizar el análisis de altura de cada aeronave que realizó el procedimiento de despegue y abatimiento de ruido hacia la ciudad de Bogotá realizando los Procedimientos de Salida por Instrumentos – SID en las pistas 13L y 13R, con el fin observar la altitud con la cual cruzan los puntos de referencia y monitorear si las aeronaves obedecen el procedimiento de salida y abatimiento de ruido de ruido descritos en el AIP – SKBO, como se observa en la Ilustración 24.

En las estaciones de monitoreo EMRI 2 y EMRI 3 se estableció que las aeronaves que crucen este punto deben tener una altitud igual o superior a 9100 pies, ya que con un gradiente de 8.2% o ángulo de ascenso de 4.69°, como lo indican las cartas SID y una distancia de 370 metros o 1214 pies entre las estaciones EMRI 2 y EMRI 3 de los Marcadores VURKO y KOLMU respectivamente, las aeronaves al cruzar

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones

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

los marcadores VURKO y KOLMU, estarían a una altitud igual o superior a los 9200, con lo cual estarían cumpliendo con lo indicado en el AIP de SKBO, acerca del procedimiento de atenuación de ruido para procedimiento de despegue SID. En las estaciones de monitoreo EMRI 33 Y EMRI 30 las aeronaves que crucen este punto deben tener una altitud cercana o superior a 8900 pies como lo indica el AIP – SKBO, para las cartas de salida SID-RNAV. No se tuvo en cuenta las operaciones aéreas realizadas por la fuerza pública tales como la Armada Nacional-ARC, Ejército Nacional-EJC, Fuerza Aérea-FAC y Policía Nacional-PNC.

RESULTADOS DE EVALUACIÓN

El número de despegues diarios en el mes de diciembre de 2022 hacia la ciudad de Bogotá D.C. osciló entre 225 y 448, con un promedio de 377 operaciones de despegue por día. Las pistas 13L tuvo un 11.9% más de operaciones que la pista 13R, como se puede ver en la Ilustración 25. La operación total de despegues en el mes de diciembre hacia la ciudad fue de 11799.

“(…)

Ver ilustración 25 en Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

La altitud promedio con la que cruzaron las aeronaves las estaciones de monitoreo, supera la altura descrita en los procedimientos de atenuación de ruido descritos en el AIP de SKBO para operaciones SID-RNAV y SID como se observa en la Ilustración 26.

“(…)

Ver ilustración 26 en Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Durante el mes de diciembre de 2022, se presentaron despegues con alturas de vuelo menores a la descrita en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá D.C., ya que estas aeronaves cruzaron por los marcadores VURKO y KOLMU a una altitud inferior a 9200 pies, en la Ilustración 27, se observa la cantidad de aeronaves que volaron por debajo del umbral mínimo de ascenso.

“(…)

Ver ilustración 27 en Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

En el mes de diciembre, se presentó un total de 77 operaciones de despegue que realizaron operaciones por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá. Sin embargo, estas operaciones corresponden al 0.7% de las operaciones de despegue hacia la ciudad. Por otro lado, 11722 operaciones de despegue volaron por encima del umbral mínimo, lo que equivalió a 99.3% de las operaciones que realizaron el procedimiento de despegue sobre la ciudad de Bogotá D.C., como se muestra en la Ilustración 28.

“(…)

Ver ilustración 28 en Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Ahora, de otra parte, se efectúa la inclusión de los siguientes resultados específicos para los meses de julio a noviembre de 2022:

Tabla 9. Resultados específicos para los meses de julio a noviembre de 2022

Informe

Descripción

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones

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

					<p><i>“El número de despegues diarios en el mes de julio de 2022 hacia la ciudad de Bogotá D.C. osciló entre 310 y 426, con un promedio de 390 operaciones de despegue por día. Las pistas 13L tuvo un 8.9% más de operaciones que la pista 13R</i></p> <p><i>La altitud promedio con la que cruzaron las aeronaves las estaciones de monitoreo, supera la altura descrita en los procedimientos de atenuación de ruido descritos en el AIP de SKBO para operaciones SID-RNAV y SID. (...)</i></p> <p><i>Durante el mes de julio de 2022, se presentaron despegues con alturas de vuelo menores a la descrita en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá D.C., ya que estas aeronaves cruzaron por los marcadores VURKO y KOLMU a una altitud inferior a 9200 pies (...)</i></p> <p><i>En el mes de julio, se presentó un total de 25 operaciones de despegue que realizaron operaciones por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá. Sin embargo, estas operaciones corresponden al 0.2% de las operaciones de despegue hacia la ciudad. Por otro lado, 12051 operaciones de despegue volaron por encima del umbral mínimo, lo que equivalió a 99.8% de las operaciones que realizaron el procedimiento de despegue sobre la ciudad de Bogotá D.C.,</i></p>
				<p align="center">Julio 2022</p>	<p><i>El número de despegues diarios en el mes de agosto de 2022 hacia la ciudad de Bogotá D.C. osciló entre 285 y 422, con un promedio de 375 operaciones de despegue por día.</i></p> <p><i>La altitud promedio con la que cruzaron las aeronaves las estaciones de monitoreo, supera la altura descrita en los procedimientos de atenuación de ruido descritos en el AIP de SKBO para operaciones SID-RNAV y SID.</i></p> <p><i>Durante el mes de agosto de 2022, se presentaron despegues con alturas de vuelo menores a la descrita en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá D.C., ya que estas aeronaves cruzaron por los marcadores VURKO y KOLMU a una altitud inferior a 9200 pies,</i></p> <p><i>En el mes de agosto, se presentó un total de 25 operaciones de despegue que realizaron operaciones por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá. Sin embargo, estas operaciones corresponden al 0.2% de las operaciones de despegue hacia la ciudad. Por otro lado, 10892 operaciones de despegue volaron por encima del umbral mínimo, lo que equivalió a 99.8% de las operaciones que realizaron el procedimiento de despegue sobre la ciudad de Bogotá D.C</i></p>
				<p align="center">Agosto 2022</p>	<p><i>El número de despegues diarios en el mes de septiembre de 2022 hacia la ciudad de Bogotá D.C. osciló entre 287 y 423, con un promedio de 381 operaciones de despegue por día. Las pistas 13L tuvo un 6.3% más de operaciones que la pista 13R.</i></p>
				<p align="center">Septiembre 2022</p>	

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones

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

					<p>La altitud promedio con la que cruzaron las aeronaves las estaciones de monitoreo, supera la altura descrita en los procedimientos de atenuación de ruido descritos en el AIP de SKBO para operaciones SID-RNAV y SID.</p> <p>Durante el mes de septiembre de 2022, se presentaron despegues con alturas de vuelo menores a la descrita en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá D.C., ya que estas aeronaves cruzaron por los marcadores VURKO y KOLMU a una altitud inferior a 9200 pies.</p> <p>En el mes de septiembre, se presentó un total de 44 operaciones de despegue que realizaron operaciones por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá. Sin embargo, estas operaciones corresponden al 0.4% de las operaciones de despegue hacia la ciudad. Por otro lado, 11448 operaciones de despegue volaron por encima del umbral mínimo, lo que equivalió a 99.6% de las operaciones que realizaron el procedimiento de despegue sobre la ciudad de Bogotá D.C.</p>
				<p align="center">Octubre 2022</p>	<p>El número de despegues diarios en el mes de octubre de 2022 hacia la ciudad de Bogotá D.C. osciló entre 370 y 431, con un promedio de 400 operaciones de despegue por día. Las pistas 13L tuvo un 6.7% más de operaciones que la pista 13R.</p> <p>La altitud promedio con la que cruzaron las aeronaves las estaciones de monitoreo, supera la altura descrita en los procedimientos de atenuación de ruido descritos en el AIP de SKBO para operaciones SID-RNAV y SID.</p> <p>Durante el mes de octubre de 2022, se presentaron despegues con alturas de vuelo menores a la descrita en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá D.C., ya que estas aeronaves cruzaron por los marcadores VURKO y KOLMU a una altitud inferior a 9200 pies.</p> <p>En el mes de octubre, se presentó un total de 53 operaciones de despegue que realizaron operaciones por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá. Sin embargo, estas operaciones corresponden al 0.4% de las operaciones de despegue hacia la ciudad. Por otro lado, 12362 operaciones de despegue volaron por encima del umbral mínimo, lo que equivalió a 99.6% de las operaciones que realizaron el procedimiento de despegue sobre la ciudad de Bogotá D.C.</p>
				<p align="center">Noviembre 2022</p>	<p>El número de despegues diarios en el mes de noviembre de 2022 hacia la ciudad de Bogotá D.C. osciló entre 224 y 430, con un promedio de 356 operaciones de despegue por día. Las pistas 13L tuvo un 16.3% más de operaciones que la pista 13R.</p> <p>La altitud promedio con la que cruzaron las aeronaves las estaciones de monitoreo, supera la altura descrita en los procedimientos de atenuación de ruido descritos en el AIP de SKBO para operaciones SID-RNAV y SID.</p>

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones

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

Durante el mes de noviembre de 2022, se presentaron despegues con alturas de vuelo menores a la descrita en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá D.C., ya que estas aeronaves cruzaron por los marcadores VURKO y KOLMU a una altitud inferior a 9200 pies.

En el mes de noviembre, se presentó un total de 39 operaciones de despegue que realizaron operaciones por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá. Sin embargo, estas operaciones corresponden al 0.4% de las operaciones de despegue hacia la ciudad. Por otro lado, 10721 operaciones de despegue volaron por encima del umbral mínimo, lo que equivalió a 99.6% de las operaciones que realizaron el procedimiento de despegue sobre la ciudad de Bogotá D.C.

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

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

“(…)

Ver Tabla 10 “Operaciones de despegue que realizaron por debajo del umbral mínimo de altitud, en Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

Dado lo anterior, se nota lo siguiente:

- ✓ Se producen vuelos que no cumplen con los procedimientos de abatimiento de ruido establecidos, en los despegues hacia Bogotá de forma que no se logra la altura mínima definida. Por tanto, esos vuelos se dan hacia la zona más poblada, si se compara con el lado occidental o lado Funza.
- ✓ Se han presentado quejas de habitantes de Bogotá de diferentes barrios en los que se manifiesta de forma explícita la queja por baja altura de aeronaves.
- ✓ Los vuelos que no cumplen con el procedimiento de abatimiento y que no logran cumplir con la altura mínima de despegue hacia Bogotá, son en proporción un bajo porcentaje del total de operaciones, sin embargo, es claro que se producen los incumplimientos.
- ✓ La situación expuesta debe registrarse mensualmente, como se ha hecho por parte de Aerocivil, sin embargo, es claro que la medida habla de una remisión con temporalidad trianual, sin embargo, se considera que esa periodicidad es muy amplia, dados los cambios en la operación y como se ha expuesto en este concepto, los cambios de procedimientos PBN por parte de Aerocivil sin socializar a la comunidad y sin informar a la ANLA, de manera previa, como autoridad ambiental. Por tanto, los informes mensuales deben consolidarse y remitirse en cada ICA, por tanto, la periodicidad establecida inicialmente debe ser ajustada en esta medida a una periodicidad semestral.

Conforme a lo anterior, se hace necesario que AEROCIVIL realice lo siguiente y lo reporte en cada informe ICA:

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones

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

- Realizar el registro mensual de las operaciones que no cumplan con el procedimiento de abatimiento de ruido, respecto a la altura mínima definida en los procedimientos de vuelo de abatimiento de ruido.
- En caso de recibir quejas por baja altura de aeronaves, se debe analizar la relación entre la queja recibida y los posibles incumplimientos al procedimiento de abatimiento de ruido por baja altura de aeronaves.
- Incluir en los informes ICA, las acciones implementadas en competencia de la AEROCIVIL para dar cumplimiento a los procedimientos de abatimiento de ruido asociados a altura mínima de vuelo y sus resultados semestrales.
- Informar las acciones a desarrollar para incumplimientos reiterados por parte de aeronaves, conforme a sus competencias como Autoridad Aeronáutica.

En consideración con la anterior información y su correspondiente análisis, se considera adecuada la entrega de información respecto a los informes mensuales de Ruido Ambiental y los correspondientes análisis estadísticos de las estaciones del sistema SVCA tales como datos de altura, número de vuelo, tipo de aeronave, nivel de ruido y ruta de despegue de cada aeronave de manera mensual. De otra parte, vale la pena indicar que dentro de los informes, que aplique, se deben incluir, además los cambios en la operación y los cambios en los procedimientos PBN efectuados por Aerocivil y su correspondiente análisis de las consideraciones afectación / beneficio respecto a los resultados del control de ruido y la mitigación de niveles de presión sonora referida a la afectación de la población del área de influencia del aeropuerto el Dorado. (ver numeral 5.3.2 Seguimiento al Plan de Manejo Ambiental medio Socio económico “FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación” consideraciones en la medida 8 referente al seguimiento a la atención de PQRS de la comunidad).

Sin embargo, como resultado del análisis de la información reportada por AEROCIVIL, se tiene que para el periodo de seguimiento se presentan vuelos que no cumple con los procedimientos de abatimiento de ruido establecidos (aunque en baja proporción, respecto al total general de vuelos se presentan 263 incumplimientos durante el segundo semestre del año 2022), lo cual ha generado afectaciones a la comunidad del área de influencia del aeropuerto, que de acuerdo con el mismo periodo de seguimiento, han reportado quejas por el aumento en los niveles de presión sonora y el despegue - sobrevuelo de aeronaves a baja altura sobre la ciudad de Bogotá.

De otra parte, se concluye, igualmente que, aunque la presente medida de manejo cuenta con una periodicidad de entrega trianual, se considera adecuado que AEROCIVIL, continúe reportando la información de manera mensual, tal como fue incluido en el ICA 16, por tanto, la periodicidad establecida inicialmente debe ser ajustada en esta medida a una periodicidad semestral

Finalmente en consecuencia, con las anteriores consideraciones, y dada la periodicidad de remisión trianual de los informes y/o soportes técnicos de implementación y cumplimiento del Manual de abatimiento de ruido, actualizado mediante la Resolución 1915 del 6 de octubre del 2020 de la Aerocivil se considera que la presente medida no aplica para el presente seguimiento.

De otra parte, no se evidencia para la presente medida de manejo, que AEROCIVIL haya efectuado la inclusión del indicador respectivo de: Remisión trianual ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales informes y/o soportes técnicos de implementación y cumplimiento del Manual de abatimiento de ruido, actualizado mediante la Resolución

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones

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

			1915 del 6 de octubre del 2020 de la Aerocivil., lo anterior conforme con lo indicado dentro del subnumeral 1.4. artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. En tal sentido se efectuará el respectivo requerimiento.
9	X		<p>En revisión del expediente LAM0209, se evidencia que AEROCIVIL a través del radicado 2023066913-1-000 del 30 de marzo de 2023 presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA No 16 correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de julio al 31 de diciembre de 2022, donde se incluye la presente medida la siguiente información dentro del formato ICA 1a:</p> <p>“El aeropuerto internacional El Dorado actualmente tiene disponible procedimientos de aproximación (IAP), salida (SID) y llegada (STAR) con especificaciones de navegación enmarcadas en el concepto PBN, por lo cual, los operadores tienen 100% de disponibilidad de procedimientos PBN para operaciones de salida y llegada desde y hacia sus cuatro pistas (13L/31R-13R/31L). Ver Anexo 4. Gestion Ambiental/4.13. Procedimientos PNB”.</p> <p>Anexo que esta Autoridad Nacional revisó, encontrando un archivo PDF con 2 folios nombrado “4.12 Procedimientos PBN”</p> <p>“(….) Ver Tabla en Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.</p> <p>En revisión de la información anexada, se incluye un memorando interno de AEROCIVIL, con fecha de radicación el 15 de noviembre de 2022, donde el Director de Operaciones de Navegación Aérea, se dirige al Coordinador de Gestión Ambiental y Control de Fauna, mencionando que: (...)</p> <p>“En referencia al Oficio No. 6103-2022028885 del 27 de octubre de 2022, mediante el cual solicita el avance de la implementación de procedimientos PBN para el aeropuerto El Dorado de Bogotá, me permito informar que el citado aeropuerto tiene disponible procedimientos de aproximación (IAP), salida (SID) y llegada (STAR) con especificaciones de navegación enmarcadas en el concepto PBN, por lo cual, los operadores tienen 100% de disponibilidad de procedimientos PBN para operaciones de salida y llegada desde y hacia sus cuatro pistas (13L/31R-13R/31L) en el aeropuerto El Dorado de Bogotá</p> <p>(...).”</p> <p>Evidenciando así, que este memorando no corresponde a un informe trimestral que relacione el avance de la implementación de los procedimientos PBN (Performance Based Navigation) / RNAV (Random Navigation) y sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido, con las fechas en las que se inicia la ejecución de dichos avances y/o la culminación de los anteriores.</p> <p><u>Consideraciones del Equipo de seguimiento:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Inicialmente, se tiene que la presente obligación, requiere la “Remisión de <u>informes trimestrales</u> ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales relacionado con el avance de la implementación de los procedimientos PBN (Performance Based Navigation) / RNAV (Random Navigation) y sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido” y conforme a la información presentada no se da cumplimiento para el periodo correspondiente 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023. - Al inicio del año 2023, como se analiza en los apartes sociales de este Concepto, se empezaron a recibir quejas de zonas fuera del área de influencia del proyecto y se detectó un incremento inusual de las mismas.

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones

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

- Debido a lo anterior, esta Autoridad decidió realizar una visita presencial de atención a quejas al barrio Niza Antigua de la Localidad de Suba el día 30 de marzo de 2023.
 - Posteriormente, mediante el radicado ANLA 2023051002-1-000 del **13 de marzo de 2023**, AEROCIVIL informó a la ANLA sobre la actualización de los procedimientos aéreos para el Aeropuerto Internacional el Dorado con fecha de publicación del 29 de diciembre de 2022, en el que indican lo siguiente: “Dicha justificación de actualización de procedimientos aéreos tiene como sustento la unificación y el concepto de procedimientos PBN, que, si bien la tecnología implementada para el desarrollo de los procedimientos se ha ejecutado en un 100%; la reconfiguración del espacio aéreo continuamente presenta actualizaciones en su eficiencia, seguridad operacional y criterios ambientales.” (subrayado y cursiva fuera de texto).
- A lo anterior, es importante recalcar que la comunicación radicada por AEROCIVIL fue realizada posterior a la implementación de la actualización de los procedimientos aéreos PBN, puesto que, como se lee la actualización de procedimientos aéreos fue implementada en el mes de diciembre de 2022 y se dio el aviso a esta Autoridad en el mes de marzo de 2023.
- Igualmente la ANLA en atención a la convocatoria realizada por la AEROCIVIL para participar en la socialización de resultados de monitoreos de ruido dirigida a residentes de sectores del norte de Bogotá efectuadas los días 15 de abril de 2023, en el salón comunal del barrio Pasadena, 20 de abril de 2023, en el Edificio Acento ubicado en el barrio Estoril, 21 de abril y 4 de mayo de 2023, éstas últimas de manera virtual, asistió a las reuniones fechadas los días 20 y 21 de abril y 4 de mayo de 2023 en las cuales la AEROCIVIL expuso lo correspondiente a los nuevos procedimientos aéreos que se encontraban implementando desde el 29 de diciembre de 2022.
 - En el espacio del 4 de mayo de 2023, la AEROCIVIL indicó a los asistentes que dada la demanda de quejas y peticiones por parte de las comunidades que se encuentran bajo las nuevas trayectorias manifestando su inconformidad por presuntas afectaciones por altos niveles de ruido aeronáutico, así como aspectos asociados a la seguridad operacional de las aeronaves, a partir del día 18 de mayo de 2023 modificaría nuevamente los procedimientos aéreos utilizando las trayectorias que históricamente ha implementado y con un gradiente de altitud mayor.
 - Posterior a esto se actualizaron nuevamente los procedimientos aéreos PBN y trayectorias el 18 de mayo de 2023, frente a lo cual a esta Autoridad no se notificó por parte de la AEROCIVIL de manera previa y escrita sino que fue hasta el día 5 de julio de 2023 a través de la comunicación con radicado 20236200311042-1-000.
 - Se ha encontrado que las acciones de implementación de actualizaciones o cambios en los procedimientos aéreos PBN, realizados por AEROCIVIL, sin informar previamente a esta Autoridad y sin efectuar las respectivas socializaciones con las comunidades involucradas tuvieron un impacto inesperado en la comunidad y como se analiza en este Concepto una incidencia en el área de influencia del proyecto, lo cual ha generado un aumento de quejas y reclamos de localidades como Suba y Usaquén que anteriormente no presentaban problemáticas por aumento de niveles de presión sonora y desplazamientos aéreos a baja altura.
 - Confirmando lo anterior, se tiene que la actualización de los procedimientos aéreos implementados para el Aeropuerto Internacional El Dorado desde el 29 de diciembre de 2022, incrementaron la cantidad de PQRSD, no solo ante esta Autoridad Nacional, sino también en la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. En la Ficha de manejo Ambiental PMA-PGS-02 Información y comunicación, se incluyen las

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones

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

consideraciones referentes a los aspectos referentes a la falta de socialización de los procedimientos aéreos PBN que generaron el aumento de quejas para el presente periodo de seguimiento.

- Con respecto a las peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRSD, radicadas ante esta Autoridad Ambiental relacionadas al expediente LAM0209, durante el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, se evidenció un incremento, que motivó este concepto técnico, que se ve reflejado así:

“(…)

Ver figura 4 en Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

- Evidenciando que el 78% (n=101 PQRSD) fueron para el periodo analizado del año 2023 (1 de enero al 18 de mayo de 2023), mientras que el 22% (n=29 PQRSD) fueron del segundo semestre del año 2022. Esta Autoridad Nacional a través del tablero de control de peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRSD del expediente LAM0209, evidenció que la temática principal de estas PQRSD estuvo relacionada con presunta afectación por reconfiguración de espacio aéreo o trayectorias aéreas nuevas con un 57% (n=74), seguido de percepción niveles altos de ruido con 20% (n=26), así:

“(…)

Ver Figura 5 en Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Por lo anterior, y con los archivos digitales en formato cvs de trayectorias y trazas de radar de operaciones aéreas ejecutadas en el Aeropuerto Internacional El Dorado enviadas por la AEROCIVIL a través de los radicados ANLA:

- 2023043258-1-000 del 3 de marzo de 2023 para la vigencia 2019, 2020, 2021, 2022 y 2023
- 2023056709-1-000 del 21 de marzo de 2023 para lo corrido del año 2023
- 20236200044242 del 27 de abril de 2023 para lo corrido del año 2023

El Centro de Monitoreo de Los Recursos Naturales de esta Autoridad Nacional hizo un análisis gráfico de la actualización de los procedimientos aéreos notificados el 13 de marzo de 2023 mediante el radicado 2023051002-1-000; comparando las trayectorias y trazas de radar de las operaciones aéreas (aterrizajes y despegues) del Aeropuerto Internacional El Dorado, de un día al azar antes de la actualización que fue el 1 de noviembre de 2022 (trazas rosadas), con un día al azar ya con los nuevos procedimientos que fue el 1 de enero de 2023 (trazas verdes), cambio que para los procedimientos de despegue se ve reflejado en que las trayectorias se desplazan más al oriente de Bogotá en línea recta para luego hacer el viraje al norte y sur de la ciudad, por tanto la población bajo esas trayectorias antes no había percibido de forma directa el tránsito de las aeronaves así:

“(…)

Ver figura 6 en Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

- Aunque la actualización de procedimientos aéreos PBN desde el 29/12/2022, se evidencia a zonas más al oriente de Bogotá y en ambas direcciones (sur y norte), el aumento de peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRSD, radicadas ante esta Autoridad Ambiental relacionadas al expediente LAM0209, se dieron principalmente hacia la zona norte de la ciudad de Bogotá ante todo en las localidades de Suba y Usaquén, así:

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones

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

“(…)

Ver figura 7 en Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

Con la situación evidenciada, es decir, implementación o entrada en vigencia de nuevos procedimientos PBN RNAV, sin informar previamente a la Autoridad ambiental y a la comunidad que se vería afectada, la AEROCIVIL, no contó con un procedimiento previo en el que tuviese en cuenta las implicaciones de los cambios en la comunidad, lo cual derivó en un aumento significativo de quejas presentadas a ANLA, como entidad encargada de realizar el control y seguimiento ambiental al proyecto, que si bien es cierto no es competente en la definición de los procedimientos aeronáuticos, si lo es para que se dé cumplimiento al instrumento de manejo y control ambiental, las obligaciones de los actos administrativos y por velar que los impactos del proyecto no se potencialicen dado los conflictos identificados por la operación del proyecto.

Conforme a lo anterior, la AEROCIVIL, en caso de querer modificar los procedimientos PBN deberá realizar una serie de actividades que se analizan y exigen en el presente concepto, entre otras las siguientes:

- ✓ La modificación de los procedimientos aeronáuticos de aterrizaje y despegue deberá tener en cuenta que no deben potencializar los impactos ya identificados en el proyecto y su cobertura espacial, por tanto, se debe justificar la necesidad de su implementación desde el punto de vista ambiental.
- ✓ Se deberá aportar información con modelaciones predictivas del escenario con la implementación de los procedimientos que se tiene la intención de implementar, que analicen su efecto en el área de influencia definida en la Resolución 1728 de 2021.
- ✓ Se deberá realizar actividades previas de información y socialización a las comunidades que se verán afectadas por los cambios propuestos e identificados en las modelaciones predictivas.

Con relación al indicador referente Cumplimiento de los estándares máximos permisibles de acuerdo con la Normativa nacional de ruido para el periodo del segundo semestre del año 2022, AEROCIVIL dentro del formato ICA 1a, menciona:

“(…)

De acuerdo con lo anterior, el indicador definido como la cantidad de estaciones con cumplimiento de estándares máximos permisibles conforme la normatividad vigente se tiene como resultado que el 50% de las estaciones cumplen con los estándares normativos, lo cual indica que se deben implementar medidas de mejoramiento para lograr un valor de indicador superior al 90%.

Dadas las anteriores consideraciones, se tiene que AEROCIVIL, a la fecha no ha presentado trimestralmente los informes de avance en la implementación de los procedimientos PBN, así como también se tiene que AEROCIVIL implementó cambios en los procedimientos PBN sin las debidas notificaciones oportunas a esta Autoridad Ambiental y socializaciones previas a las comunidades, lo cual generó durante el primer semestre del año 2023 un aumento inusitado de quejas de zonas que anteriormente no presentaban problemáticas con la operación aérea del aeropuerto el Dorado. De manera que, los análisis realizados a lo relacionado con las PQRSD y el requerimiento respectivo, se realiza en la Ficha PMA PGS-02 información y Comunicación, incluida en el numeral 5.3.2 del presente concepto técnico.

Por lo anterior se considera que no se cumple con la medida 9 de la presente ficha de manejo ambiental, que consiste en la remisión de informes trimestrales que informen el avance de la implementación de los procedimientos PBN (Performance Based Navigation) / RNAV (Random Navigation) y sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

Programas y proyectos: Programa de control de emisiones

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

para el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, periodo en el cual, a razón del cambio de procedimientos aéreos realizados desde el 29 de diciembre de 2023 se aumentó la cantidad de PQRSD del expediente LAM0209.

(...)

Seguimiento al Plan de seguimiento y monitoreo

(...)

Medio Abiótico

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

Componente	Impacto	Medida de seguimiento y monitoreo	Cumple
Ruido	Incremento de niveles de presión sonora	<p><u>MEDIDA 6 – MEDIDAS DE SIMULACIÓN Y CÁLCULO DE CONTORNOS DE RUIDO:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Presentar simulaciones acústicas de la operación aeroportuaria mediante los procedimientos y recomendaciones metodológicas formuladas por la OACI en el Doc. 9911 “Método recomendado para el cálculo de contornos de ruido alrededor de aeropuertos”. • Presentar una simulación acústica de la operación del aeropuerto proyectada a 10 y 20 años. • Monitorear la evolución de la curva de ruido de 65 LDN a través de simulaciones acústicas anuales, las cuales deberán ser presentadas a la ANLA mediante informe técnico que dé cuenta de sus características. <p>Periodicidad: Bimensual</p>	NO

Consideraciones

(...)

MEDIDA 6 – MEDIDAS DE SIMULACIÓN Y CÁLCULO DE CONTORNOS DE RUIDO:

(...)

Sub-medida 3. Monitorear la evolución de la curva de ruido de 65 LDN a través de simulaciones acústicas anuales, las cuales deberán ser presentadas a la ANLA mediante informe técnico que dé cuenta de sus características.

Los informes de Modelación de Propagación de Ruido se radican mediante los Informes de Cumplimiento Ambiental. Los informes de Modelamiento se elaboran de manera anual año vencido, el modelo para el año 2021 se reporta en el presente ICA y puede ser consultado en el Anexo 4. Gestión Ambiental/ 4.4. Control de calidad del aire y ruido.

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

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

La información a consulta para esta sub-medida, es la misma de la Sub-medida 1, la cual, no es compatible con el periodo de análisis del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 de seguimiento de PQRSD del expediente LAM0209.

Como observaciones de la ANLA para esta medida 6 “Medidas de simulación y cálculo de contornos de ruido” que cuenta con 3 Sub-medidas, se considera que las simulaciones acústicas de la operación aeroportuaria, así como, el monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65LDN a través de simulaciones acústicas anuales correspondiente al año 2022 debió ser radicada dentro del ICA 16 correspondiente al segundo semestre del año 2022, toda vez que la AEROCIVIL contó con tres meses después de finalizado el periodo de análisis del ICA, para terminar los respectivos estudios, análisis, modelos, simulación y conclusiones.

Adicionalmente, se debe tener en cuenta que las medidas de simulación acústica requeridas por esta Autoridad Ambiental tienen por objeto el control y seguimiento de los impactos ambientales por ruido, su magnitud y área de trascendencia, con el fin de validar que las medidas implementadas, estén siendo eficientes en la mitigación del impacto en relación con la población afectada por el ruido generado por las aeronaves que operan en el Aeropuerto Internacional El Dorado. Al respecto es importante precisar que dicha validación incorpora tres aspectos importantes:

- El área de influencia definida debe mantenerse o tender a reducirse, en ningún caso modificarse o ampliarse.
- La población expuesta a los impactos por ruido no debe estar relacionada con nuevas áreas de impacto.
- La magnitud del impacto debe ser igual o inferior a los análisis de tendencia del medio en relación con años anteriores y lo expuesto en las resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021.

En tal sentido, es importante llamar la atención sobre el hecho que los aspectos antes mencionados, están estrechamente ligados al cumplimiento de uno los cuatro pilares del enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves de la OACI relacionado con los procedimientos operacionales que aplica el aeropuerto internacional El Dorado, los cuales deben propender por mantener las condiciones del área de influencia evaluadas en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, en términos de área, magnitud y población expuesta.

De acuerdo con lo anterior es menester precisar, que el cambio de las condiciones operacionales del aeropuerto el Dorado, que tengan como resultado la modificación del área de trascendencia de los impactos por ruido, afectando áreas, barrios o poblaciones distintas a las que hicieron parte de la modificación de licencia acogida mediante Resolución 1728/2021, corresponde a nueva evaluación ambiental que permita analizar la magnitud de los impactos sobre las nuevas áreas, las medidas de manejo a implementar y la eficiencia esperada, la configuración del sistema de monitoreo y seguimiento, las condiciones socio económicas de las nuevas comunidades expuestas; en el marco de lo cual se deberán abrirse los espacios de participación ciudadana de dichas poblaciones como lo indica la ley.

Así las cosas, esta Autoridad en el marco del control y seguimiento al proyecto aeroportuario, evidenció un aumento en las peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias ambientales – PQRSD, presentadas para expediente LAM0209, en las cuales comunidades ubicadas por fuera del área de influencia denunciaban impactos por ruido y en atención dichas solicitudes el equipo técnico de seguimiento, solicitó el apoyo del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, con el fin de validar en términos de impactos que se podría estar presentando en el territorio.

En consecuencia, el Centro de Monitoreo de ANLA, realizó un análisis de las condiciones operacionales del aeropuerto evidenciando lo siguiente:

“(…)

Ver Figura 52. Comparativo trayectorias y trazas de radar de despegues y aterrizaje del Aeropuerto Internacional entre 01/11/2022 y 01/01/2023, con la actualización de procedimiento aéreos y PBN desde el 29/12/2022

Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA
Pág. 398 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

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

Como se puede observar en las figuras anteriores, las trayectorias de las aeronaves fueron modificadas, situación que generó inquietud en el equipo técnico, pues se habían incrementado las quejas y no se tenía información de las razones que motivaban dicho cambio.

Al respecto, el Centro de Monitoreo trabajó con la información de trayectorias de radar, en modelos de ruido mensuales para el Aeropuerto Internacional El Dorado, con el fin de comparar, la huella acústica con las dos configuraciones presentadas anteriormente; en otras palabras el antes y después de la actualización de los procedimientos aéreos implementados por AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre de 2022 y que permitiera una visualización general de la población posiblemente afectada producto del cambio operacional.

El ejercicio de modelación realizado por la ANLA descrito en el párrafo anterior, se incluyó en el análisis de la Sub-medida 7, correspondiente a la medida 5 “Análisis de Resultados en las estaciones de monitoreo pertenecientes al SVCA”, donde se compararon los contornos de 65dB LDN modelados para las operaciones aéreas realizadas en diciembre de 2022 y enero de 2023 con el área de influencia del proyecto, así:

“(...)

Ver Figura 53. Área de influencia de proyecto definida en la Resolución 1728/2021 Vs. Contorno de 65dB LDN modelado con las operaciones aéreas del mes de diciembre del año 2022 /Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA/Pág. 399 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

“(...)

Ver Figura 54. Área de influencia de proyecto definida en la Resolución 1728/2021 Vs. Contorno de 65dB LDN modelado con las operaciones aéreas del mes de enero del año 2023/Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA/Pág. 400 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Evidenciando que, con los nuevos procedimientos aéreos, se observa un traslado o desplazamiento e incremento de la huella acústica hacia la ciudad de Bogotá, que es un área mayormente poblada, con respecto al área de influencia del proyecto definida en la Resolución 1728 de 2021 y que a su vez da respuesta al aumento de PQRSD del expediente LAM0209 de sectores o zonas de Bogotá que antes no remitían este tipo de comunicaciones. Así mismo, se reconoce que el área de influencia del proyecto es dinámica, lo que obedece a mejorar los impactos ambientales y a la población expuesta, sin embargo, se identificó nueva población expuesta a impactos por ruido, llegando a barrios de la localidad Engativá como: El Encanto, San Joaquín, La Cabaña, Normandía Occidental, Normandía y Bosque Popular y, en la localidad de Fontibón barrios como: La Esperanza Norte; siendo así, la localidad de Engativá la más afectada con el cambio de trayectorias aéreas implementadas, así:

“(...)

Ver Figura 55. Nuevos barrios impactados por ruido, según comparativo contorno 65dB con el indicador LDN entre área de influencia definida en la Resolución 1728 de 2021 y el comportamiento de las operaciones aéreas del mes de enero de 2023 con los nuevos procedimientos aéreos y PBN vs los barrios incluidos en dicha curva.

Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA
Pág. 401 del Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023

Es por lo anterior, que la ANLA requiere a la AEROCIVIL para esta medida, que se compone de 3 sub-medidas, que:

(...)

- Entregar el monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65 LDN a través de simulaciones acústicas anuales, de manera semestral, de tal forma que coincida con la entrega de cada ICA, y cuente con su respectiva revisión y análisis de este contorno de ruido, teniendo en cuenta, las dinámicas propias de la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado y que permita los diferentes análisis en la atención de PQRSD del expediente LAM0209...

(...)

Análisis comparativo de las áreas de influencia

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

Conforme con lo identificado para el presente Concepto Técnico, fue evidenciado que AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 2023051002-1-000 y 2023051023-1-000 del 13 de marzo de 2023 indicó lo siguiente:

“(…)

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

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

De acuerdo con lo anterior, la ANLA, en verificación realizada por el Centro de Monitoreo de la ANLA efectúa el análisis comparativo sobre la implementación de trayectorias aéreas para el mes de noviembre de 2022, es decir, previo a la actualización de los procedimientos PBN y trayectorias, respecto a la implementación de trayectorias en el mes de enero de 2023, es decir posterior a la actualización de los procedimientos, dando como resultado la imagen que se encuentra en la página 769 del concepto técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

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

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

En consecuencia, previo a la implementación de los nuevos procedimientos o trayectorias aéreas, la AEROCIVIL no presentó ante la ANLA información asociada a la actualización de procedimientos PBN y trayectorias que pretendía llevar a cabo, lo que generó el aumento en las quejas instauradas por la comunidad.

Al respecto, el Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA trabajó con la información de trayectorias de radar, en modelos de ruido mensuales para el Aeropuerto Internacional El Dorado, con el fin de comparar, la huella acústica con las dos configuraciones presentadas anteriormente; en otras palabras el antes y después de la actualización de los procedimientos aéreos implementados por AEROCIVIL a partir del 29 de diciembre de 2022 y que permitiera una visualización general de la población posiblemente afectada producto del cambio operacional, encontrando lo identificado en la figura 100 que se encuentra en la página 770 del concepto técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023.

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

Evidenciando que, con los nuevos procedimientos aéreos, se observa un traslado o desplazamiento e incremento de la huella acústica hacia la ciudad de Bogotá, que es un área mayormente poblada, con respecto al área de influencia del proyecto definida en la Resolución 1728 de 2021 y que a su vez da respuesta al aumento de PQRSD del expediente LAM0209 de sectores o zonas de Bogotá que antes no remitían este tipo de comunicaciones.

De acuerdo con lo descrito anteriormente se considera que la sociedad AEROCIVIL incumplió el área de influencia definida para el medio abiótico (componente ruido) con base en la curva de 65dB y el área de influencia definida para el medio socioeconómico dadas las razones antes expuestas, lo que motiva a esta Autoridad a modificar la periodicidad pasando de anual a semestral de la presentación de la actualización de la modelación realizada para la curva de ruido para el indicador LDN 65 DBA, de tal forma que se evidencien las eficiencias generadas por la aplicación de la cuota de ruido de carácter ambiental, la implementación del Decreto 2564 de 1999, así como por la aplicación de otras iniciativas tales como la reconversión de flota y la implementación de procedimientos PBN – Reconfiguración del espacio aéreo y Fomento de la utilización de descenso y ascenso continuo, dentro del enfoque equilibrado de ruido, información que debe ser entregada por la AEROCIVIL en los Informes de Cumplimiento Ambiental – ICA cuya frecuencia de entrega es semestral.

De otra parte, vale la pena resaltar que AEROCIVIL, dentro del Informe Modelo de Propagación de Ruido del aeropuerto Internacional El Dorado Año 2021, incluye los resultados referentes a la modelación (Indicador LaeqD, Indicador LaeqN, Indicador Laeq 24 horas, Indicador LDN, Indicador LA máx. 24 horas, Indicador NAT65 24 horas, Indicador SEL 24 horas, Indicador TALA65 24 horas); ruido generado por operaciones en tierra (Indicador LaeqD, Indicador LaeqN, Indicador Laeq 24 horas, Indicador LDN); análisis complementarios (conflicto por uso del suelo por localidad, definición de área de influencia)

En tal sentido, el informe anterior, define para la curva de 65 Db(A) LDN determinada para el modelo de operación del Aeropuerto Internacional El Dorado según la configuración del año 2021 corresponde a 22.00 Km², donde un mayor porcentaje del área total de influencia corresponde a un uso de suelo sin conflicto dado la reglamentación urbanística decretada en el POT e indicada por parte de la Secretaría Distrital de Planeación de la Alcaldía Mayor de Bogotá como entidad territorial.

Ficha PMA-01 Manejo y control de Ruido. Medida 8

De acuerdo con la Ficha PMA-01. “Manejo y Control del Ruido” se tiene dentro de la medida Ambiental No. 8 lo siguiente:

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

Al respecto, como resultado del análisis de la información reportada por AEROCIVIL, y de acuerdo con la generación y aumento de quejas de la comunidad del área de influencia directa e indirecta del Aeropuerto el Dorado, a partir de los cambios en los procedimientos operacionales y trayectorias de vuelo, implementados por AEROCIVIL desde el 29 de diciembre de 2022 al 18 de mayo de 2023, se tienen las siguientes observaciones:

- Se producen algunos vuelos, en bajo porcentaje del total, que no cumplen con los procedimientos de abatimiento de ruido establecidos en la actividad de decolaje de*

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

aeronaves sobre la ciudad de Bogotá, los cuales no logran la altura mínima definida en los procedimientos. Dichos vuelos adicionalmente sobrevuelan zonas más pobladas, si se compara con el lado occidental o lado Funza.

- *Se han presentado durante el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023 en la ANLA la recepción de un total de 101 PQRSD, dato que evidencia el incremento de quejas e inconformidad por el tema de aumento en los niveles de presión sonora y tránsito de aeronaves con baja altura y en trayectorias que antes no se realizaban.*
- *AEROCIVIL efectuó la modificación de procedimientos PBN, los cuales fueron implementados desde el 29 de diciembre de 2022, sin embargo, dicha modificación fue informada a esta Autoridad hasta el 13 de marzo de 2023. En tal sentido, esta actualización generó en primer lugar cambios en trayectorias y alturas de vuelo, lo cual repercutió notablemente en el aumento de quejas por parte de la comunidad en barrios que anteriormente no habían presentado quejas por bajas alturas de o sobrevuelo por su lugar de residencia, así como quejas relacionadas por altos niveles de ruido y horarios de operación que generan molestias a la comunidad.*
- *En el análisis realizado en este concepto técnico, acorde a lo informado por la AEROCIVIL en ICA 16 correspondiente al segundo semestre de 2022, se identificaron 263 incumplimientos a los procedimientos de abatimiento de ruido, lo que se traduce en que en 263 oportunidades las aeronaves no alcanzaron la altura mínima definida en los procedimientos, esto en las operaciones en dirección a Bogotá.*

Por las anteriores consideraciones, el equipo de seguimiento se permite conceptuar que con el objetivo de efectuar un seguimiento efectivo a las condiciones operacionales del Aeropuerto el Dorado, así como a aquellos cambios operacionales que se lleguen a presentar por parte de la AEROCIVIL, se deberán presentar informes con una temporalidad mensual -tal como fue incluido para el informe ICA N. 16- y no trianual como lo menciona la medida 8, los cuales serán el insumo documental que soporte las acciones de control y manejo de la Ficha PMA-01 Manejo y control de Ruido.

Por lo anterior se requiere modificar la actual medida 8 de la Ficha PMA-01 Manejo y control de Ruido que indica:

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

Por la modificación de la temporalidad en su entrega, así:

“Remisión en cada informe ICA ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales de informes y/o soportes técnicos mensuales de implementación y cumplimiento del Manual de abatimiento de ruido, actualizado mediante la Resolución 1915 del 6 de octubre del 2020 de la Aerocivil”.

(...)”.

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

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

A. Generalidades

Que el artículo 8 de la Constitución Política, consagra como obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.

Que el artículo 58 de la Constitución Política de Colombia, establece una función ecológica inherente de la propiedad privada e incluso incluye el respeto por el derecho a un medio ambiente sano y la protección del medio ambiente enmarcados en los tratados internacionales que en materia ecológica se han reconocido (artículos 9, 94 y 226). El precepto mediante el cual se le impone a la propiedad una función social implica obligaciones al serle inherente una función ecológica.

Que el artículo 79 *ibídem*, elevó a rango constitucional la obligación que tiene el estado de proteger el medio ambiente y el derecho que tienen todos los ciudadanos a gozar de un ambiente sano. Así mismo establece que es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

Que el artículo 80 de la Constitución Política de Colombia establece: *“El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución; además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados”*.

Que el artículo 95 constitucional señala que es deber de la persona y del ciudadano proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano.

Que el artículo 333 de la Constitución Política de Colombia prevé la posibilidad de limitar la actividad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la nación; y en el artículo 334 que establece la posibilidad de que el Estado, por intermedio de la ley, intervenga en el aprovechamiento de los recursos naturales y en los usos del suelo, con el fin de lograr la preservación del ambiente y el mejoramiento de la calidad de vida de la población.

A partir de la promulgación de la Constitución Política de 1991, se concibió al medio ambiente como un tema de interés público, al establecerse que el entorno se ha convertido en un bien jurídico susceptible de ser protegido y cuya preservación le corresponde al Estado. Los recursos naturales, son ahora escasos y necesitan de una utilización controlada, teniendo en cuenta que el bienestar y el desarrollo económico, ya no son absolutos sino, por el contrario, relativos, se debe equilibrar el bienestar económico y la preservación del entorno, mediante un uso racional de los recursos naturales.

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

De acuerdo con lo anterior se consagró un nuevo derecho de contenido económico y social, el derecho al ambiente sano y a la calidad de vida, al cual se le impregnó una compleja funcionalidad a partir de su configuración simultánea de derecho y deber (puesto que incorpora la obligación de conservar el ambiente que se tiene derecho a disfrutar) y su consagración como uno de los principios rectores de la política económica y social.

Posteriormente, la Ley 99 de 1993 creó el Ministerio del Medio Ambiente, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, reordenó el Sector Público encargado de la gestión y conservación del ambiente y los recursos naturales renovables, organizó el Sistema Nacional Ambiental -SINA- y se dictaron otras disposiciones. Es importante señalar, que de acuerdo con lo establecido en el inciso segundo del artículo 107 de la Ley 99 de 1993, las normas ambientales son de orden público y no podrán ser objeto de transacción o de renuncia a su aplicación por las autoridades o por los particulares.

B. Del ajuste vía seguimiento de los instrumentos de manejo

Es del caso señalar que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA, acorde con lo establecido en el Art. 2° del Decreto 3573 del 27 de septiembre de 2011 es la entidad encargada de que los proyectos, obras o actividades sujetos de licenciamiento, permiso o trámite ambiental cumplan con la normativa ambiental, de tal manera que contribuyan al desarrollo sostenible ambiental del País y, así mismo, de acuerdo con la función establecida en el Numeral 2 del Artículo 3° del citado Decreto le corresponde realizar el seguimiento de las licencias y permisos ambientales de su competencia, en cuyo efecto se pronuncia mediante los respectivos actos administrativos y recursos de reposición que contra ellos se interpongan.

Mediante el Decreto 1076 de 26 de mayo de 2015, se expidió el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible, por el cual se reglamentó el Título VIII de la Ley 99 de 1993 sobre licencias ambientales.

El citado Decreto, estableció en su artículo 2.2.2.3.9.1., el deber de la autoridad ambiental de realizar el control y seguimiento a los proyectos, obras o actividades sujetos a licencia ambiental o plan de manejo ambiental, durante su construcción, operación, desmantelamiento o abandono, y en el desarrollo de dicha gestión, la potestad de realizar entre otras actividades, visitas al lugar donde se desarrolla el proyecto, 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.

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

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

1. Verificar la eficiencia y eficacia de las medidas de manejo implementadas en relación con el plan de manejo ambiental, el programa de seguimiento y monitoreo, el plan de contingencia, así como el plan de desmantelamiento y abandono y el plan de inversión del 1 %, si aplican.

2. Constar y exigir el cumplimiento de todos los términos, obligaciones y condiciones que se deriven de la licencia ambiental o plan de manejo ambiental.

3. Corroborar el comportamiento de los medios bióticos, abióticos y socioeconómicos y de los recursos naturales frente al desarrollo del proyecto.

4. Revisar los impactos acumulativos generados por los proyectos, obras o actividades sujetos a licencia ambiental y localizados en una misma área de acuerdo con los estudios que para el efecto exija de sus titulares e imponer a cada uno de los proyectos las restricciones ambientales que considere pertinentes con el fin de disminuir el impacto ambiental en el área.

5. Verificar el cumplimiento de los permisos, concesiones o autorizaciones ambientales por el uso y/o utilización de los recursos naturales renovables, autorizados en la licencia ambiental.

6. Verificar el cumplimiento de la normatividad ambiental aplicable al proyecto, obra o actividad.

7. Verificar los hechos y las medidas ambientales implementadas para corregir las contingencias ambientales ocurridas.

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.

(...)

PARÁGRAFO 1. La autoridad ambiental que otorgó la licencia ambiental o estableció el plan de manejo ambiental respectivo, será la encargada de efectuar el control y seguimiento a los proyectos, obras o actividades autorizadas.

(...)”

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

Que el Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023, recomendó modificar la Resolución 1728 de 2021, en cuanto a la periodicidad en la presentación de la actualización de la modelación realizada para la curva de ruido para el indicador LDN 65 DBA, de tal forma que se evidencien las eficiencias generadas por la aplicación de la cuota de ruido de carácter ambiental, la implementación del Decreto 2564 de 1999, así como por la aplicación de otras iniciativas tales como la reconversión de flota y la implementación de procedimientos PBN – Reconfiguración del espacio aéreo y Fomento de la utilización de descenso y ascenso continuo, dentro del enfoque equilibrado de ruido, información que debe ser entregada por la AEROCIVIL en los Informes de Cumplimiento Ambiental – ICA de manera semestral y no anual como quedó establecido en la Resolución 1728 de 2021.

Igualmente, el Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023, en cuanto a la Ficha PMA-01 Manejo y control de Ruido. Medida 8, recomendó que con el objetivo de efectuar un seguimiento a las condiciones operacionales del Aeropuerto El Dorado, así como a aquellos cambios operacionales que se lleguen a presentar, se deberán allegar a la ANLA informes con una temporalidad mensual -tal como fue incluido para el informe ICA N. 16- y no trianual como lo menciona la medida 8, los cuales serán el insumo documental que soporte las acciones de control y manejo de la Ficha PMA-01 Manejo y control de Ruido.

Así las cosas, en aplicación al numeral 1 del artículo 2.2.2.3.9.1 Control y Seguimiento del Decreto 1076 de 2015 referido anteriormente, esta Autoridad dentro de las funciones de control y seguimiento ambiental verificará la eficiencia y eficacia de las medidas de manejo implementadas en relación con el plan de manejo ambiental, el programa de seguimiento y monitoreo, y a la luz del numeral 8 del citado artículo podrá imponer medidas adicionales para prevenir impactos ambientales no previstos con el fin de dar aplicación a los postulados y principios constitucionales que regulan la protección y conservación de los recursos naturales y el medio ambiente como derecho fundamental, tal como se expuso en acápites anteriores.

La gestión de seguimiento y control permite a la Autoridad Ambiental conocer el estado de cumplimiento de las obligaciones a cargo del titular de la licencia ambiental o del plan de manejo ambiental y la eficiencia y eficacia de dicho instrumento, de cara a la realidad del proyecto y de la zona en general, lo cual implica, además, la posibilidad de imponer obligaciones o exigir al titular la ejecución de actividades adicionales a las inicialmente contempladas, todo ello en virtud de la obligación de garantía y protección del medio ambiente y los recursos naturales, el paisaje y la salud humana.

Debe adicionalmente resaltarse que la razón de ser de los instrumentos de manejo y control ambiental es la protección de los derechos individuales y colectivos, correspondiéndole a las autoridades velar por estos derechos, en particular cuando el riesgo de su vulneración aumenta debido al desarrollo de actividades que generan impactos negativos y en este sentido, el Estado, a través de la autoridad ambiental, se ocupa de prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental.

C. De los principios

El artículo 209 de la Constitución Política establece *"La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de*

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones”.

En ese sentido se pronunció la Corte Constitucional a través de la Sentencia C-892 de 2001, Magistrado Ponente: Dr Rodrigo Escobar Gil, fundamentando la aplicación de principios de la siguiente manera:

“(…) De acuerdo con el artículo 209 de la Constitución, la función administrativa está al servicio de los intereses generales y para ello debe desarrollarse con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad. Es claro que, para garantizar la vigencia de los anteriores principios, la ley impone una serie de restricciones a la Administración, que hacen más lenta y compleja su marcha, pero que se justifican precisamente en razón de la finalidad de interés público que ellos comportan”.

Así mismo, el artículo tercero de la Ley 1437 de 2011, mediante la cual se expidió el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, señala que *“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”.*

En el numeral 11 del precitado artículo, se determina que, 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, citaciones, retardos y sanearan, de acuerdo con el mencionado Código, las irregularidades procedimentales que se presenten en procura de la efectividad del derecho materia objeto de la actuación administrativa.

Que igualmente, en el numeral 12 del mencionado artículo se establece que en virtud del principio de economía las autoridades deberán proceder con austeridad y eficiencia, optimizar el uso de tiempo de los demás recursos, procurando el más alto nivel de calidad en sus actuaciones y la protección del derecho de las personas.

Por otra parte, cabe recordar, que los principios orientadores del derecho, constituyen postulados rectores de las actuaciones administrativas, codificados para garantizar un eficaz y justo obrar de las entidades a través de sus funcionarios públicos, quienes deben observarlos, en su condición de servidores del Estado y de la comunidad, para asegurar el cumplimiento de los contenidos estatales y demás directrices que determina el artículo tercero del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Que estos principios, por ser prevalentes deben observarse en las actuaciones administrativas que los requieran con las condiciones de forma y fondo, que constituyen verdaderas garantías para los administrados y los particulares.

Consecuencia de ello, es que esta Autoridad, en aplicación de los principios de la función administrativa, en particular, los de eficacia y economía, procederá a modificar el numeral 1 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, en el sentido de señalar que la periodicidad para la presentación de la actualización de la modelación

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

realizada para la curva de ruido para el indicador LDN 65 DBA, será semestral, de tal forma que se evidencien las eficiencias generadas por la aplicación de la cuota de ruido de carácter ambiental, la implementación del Decreto 2564 de 1999, así como por la aplicación de otras iniciativas tales como la reconversión de flota y la implementación de procedimientos PBN – Reconfiguración del espacio aéreo y Fomento de la utilización de descenso y ascenso continuo, dentro del enfoque equilibrado de ruido, información que debe ser entregada por la AEROCIVIL en los Informes de Cumplimiento Ambiental – ICA de manera semestral y no anual como quedó establecido en la Resolución 1728 de 2021, tal como se indicará en la parte resolutive de este acto administrativo.

Ahora bien, es importante resaltar además de lo anterior que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -AEROCIVIL, expidió la Resolución 1915 del 6 de octubre de 2020 a través de la cual se sustituye el Manual de Atenuación de ruido para el Aeropuerto Internacional el Dorado de Bogotá, D.C., derogando con esta disposición la Resolución 4819 de 2008.

En cumplimiento de la Resolución 1915 de 2020 expedida por la AEROCIVIL, y de acuerdo con la visita de seguimiento y control ambiental documental realizada al proyecto, esta autoridad ambiental determinó que es procedente modificar la Ficha PMA-01 “Manejo y Control del Ruido” Medida 7 la cual señala: *“Remisión trianual ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales informes y/o soportes técnicos de implementación y cumplimiento del Manual de abatimiento de ruido, actualizado mediante la Resolución 1915 del 6 de octubre del 2020 de la Aerocivil”*.

De acuerdo con lo analizado en el Concepto Técnico 6332 de 2023, y como resultado de la información reportada por la AEROCIVIL, así como la generación y aumento de quejas de la comunidad del área de influencia directa e indirecta del Aeropuerto el Dorado, a partir de los cambios en los procedimientos operacionales y trayectorias de vuelo, implementados por AEROCIVIL desde el 29 de diciembre de 2022 al 18 de mayo de 2023, se tiene que:

“(…)

- Se han presentado durante el periodo 1 de enero al 18 de mayo de 2023 en la ANLA la recepción de un total de 101 PQRSD, dato que evidencia el incremento de quejas e inconformidad por el tema de aumento en los niveles de presión sonora y tránsito de aeronaves con baja altura y en trayectorias que antes no se realizaban.*
- AEROCIVIL efectuó la modificación de procedimientos PBN, los cuales fueron implementados desde el 29 de diciembre de 2022, sin embargo, dicha modificación fue informada a esta Autoridad hasta el 13 de marzo de 2023. En tal sentido, esta actualización generó en primer lugar cambios en trayectorias y alturas de vuelo, lo cual repercutió notablemente en el aumento de quejas por parte de la comunidad en barrios que anteriormente no habían presentado quejas por bajas alturas de o sobrevuelo por su lugar de residencia, así como quejas relacionadas por altos niveles de ruido y horarios de operación que generan molestias a la comunidad.*

(…)”

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

Con fundamento en lo anterior y teniendo en cuenta los criterios evaluados en el control y seguimiento ambiental realizado al proyecto *“Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional el Dorado”*, así como el seguimiento documental el cual se limita al análisis del estado de las peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias de orden ambiental – PQRSD recibidas por la ANLA durante el período 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, las remisiones realizadas a la AEROCIVIL de cada una de éstas y las correspondientes respuestas por parte de esa entidad durante el mismo período, de cuyo resultado se expidió el Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023, esta Autoridad Nacional considera procedente modificar la Ficha PMA-01 Manejo y control de Ruido. Medida 7, en el sentido de indicar que los soportes de implementación y cumplimiento del Manual de abatimiento de ruido sean presentados de manera trianual ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA.

De otra parte, se aclara que las demás consideraciones técnicas consignadas en el Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023, concernientes con el seguimiento ambiental al proyecto *“Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional el Dorado”*, serán acogidas en el ejercicio de la función de control y seguimiento del instrumento de manejo y control ambiental a través de acto administrativo separado que le será debidamente notificado a la titular del proyecto.

Por otro lado, si bien el Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 se refiere a la medida 8 de la Ficha PMA-01 Manejo y control de Ruido, es importante aclarar que la medida correcta de acuerdo con las Fichas desarrolladas en el mismo concepto técnico citado corresponde a la medida 7 de la Ficha PMA-01 Manejo y control de Ruido, tal como se establecerá en la parte resolutive del presente acto administrativo.

Finalmente, es del caso precisar que, contra el presente acto administrativo, procede el recurso de reposición, de conformidad con el artículo 76 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- Modificar la obligación del numeral 1 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, en el sentido de señalar que la periodicidad para la presentación de la actualización de la modelación realizada para la curva de ruido para el indicador LDN 65 DBA, será semestral, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión, el cual quedará así:

“ARTÍCULO TERCERO. Establecer las áreas de influencia para los medios abióticos, bióticos y socioeconómicos del proyecto *“Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”*, de conformidad con las consideraciones expuestas en el presente acto administrativo:

1. Medio abiótico

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

Obligación:

Semestralmente, a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, la Aerocivil deberá actualizar la modelación realizada para la curva de ruido para el indicador LDN 65 dBA, de tal forma que se evidencien las eficiencias generadas por la aplicación de la cuota de ruido de carácter ambiental, la implementación del Decreto 2564 de 1999, así como por la aplicación de otras iniciativas tales como la reconversión de flota y la implementación de procedimientos PBN – Reconfiguración del espacio aéreo y Fomento de la utilización de descenso y ascenso continuo, dentro del enfoque equilibrado de ruido.

(...)”

ARTÍCULO SEGUNDO.- Modificar la periodicidad de entrega de la información definida en la medida 6 “Medidas de simulación y cálculo de contornos de ruido” de la Ficha PSM-01 Manejo y control de Ruido, medida que quedará de la siguiente manera, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo:

“MEDIDA 6 – MEDIDAS DE SIMULACIÓN Y CÁLCULO DE CONTORNOS DE RUIDO:

(...)

• Monitorear la evolución de la curva de ruido de 65 LDN a través de simulaciones acústicas semestrales, las cuales deberán ser presentadas a la ANLA mediante informe técnico que dé cuenta de sus características en cada informe de cumplimiento ambiental ICA.

(...)”

ARTÍCULO TERCERO.- Modificar la periodicidad de entrega de la información definida en la medida 7 de la Ficha PMA-01 Manejo y control de Ruido, la cual quedará de la siguiente manera, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo:

“Medida 7

Remisión en cada Informe de Cumplimiento Ambiental -ICA, ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA, de informes y/o soportes técnicos mensuales de implementación y cumplimiento del Manual de abatimiento de ruido, actualizado mediante la Resolución 1915 del 6 de octubre del 20201 de la Aerocivil.”

¹ “Por la cual se sustituye el Manual de Atenuación de Ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento de la ciudad de Bogotá, D.C.”.

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

ARTÍCULO CUARTO.- Presentar en un plazo no mayor a tres (3) meses contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, el complemento de la ficha de manejo Ficha PMA-01. “Manejo y Control del Ruido”, específicamente lo siguiente para las medidas 7 y 9, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo:

1. **Medida 7:** Incluir las siguientes acciones que se relacionan con el procedimiento de abatimiento de ruido y de las cuales se debe presentar los respectivos soportes de cumplimiento en cada informe de cumplimiento ambiental ICA:
 - 1.1. Realizar el registro mensual de las operaciones que no cumplan con la altura mínima definida en el procedimiento de abatimiento de ruido.
 - 1.2. En caso de recibir quejas por baja altura de aeronaves, se debe analizar en la respuesta dada al peticionario la relación entre la queja recibida y los posibles incumplimientos al procedimiento de abatimiento de ruido por baja altura de aeronaves.
 - 1.3. Informar en los informes ICA, las acciones implementadas por AEROCIVIL desde sus competencias con el objeto de dar cumplimiento a los procedimientos de abatimiento de ruido asociados a altura mínima de vuelo y sus resultados semestrales.
 - 1.4. Informar las acciones a desarrollar por AEROCIVIL desde sus competencias, en los casos en que se presenten incumplimientos reiterados por parte de aeronaves de la altura mínima definida en el procedimiento de abatimiento de ruido.
2. **Medida 9:** Incluir las siguientes acciones que se relacionan con la posibilidad de cambiar los procedimientos PBN y de las cuales se debe presentar los respectivos soportes de cumplimiento en cada informe de cumplimiento ambiental ICA:
 - 2.1. La modificación de los procedimientos aeronáuticos de aterrizaje y despegue debe tener en cuenta que no deben potencializar los impactos ya identificados en el proyecto y su cobertura espacial, por tanto, se debe justificar técnicamente la necesidad de su implementación desde el punto de vista ambiental.
 - 2.2. Presentar a la ANLA mínimo con dos (2) meses de anterioridad a la implementación de cambios de procedimientos PBN y trayectorias aéreas, modelaciones predictivas del escenario pretendido, incluyendo su efecto en el área de influencia definida en la Resolución 1728 de 2021.

ARTÍCULO QUINTO.- Los demás términos, condiciones y obligaciones establecidas en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, que no han sido objeto de modificación, por el presente acto administrativo, continúan plenamente vigentes.

ARTÍCULO SEXTO.- El incumplimiento de las obligaciones y/o requerimientos establecidos en el presente acto administrativo y en la normativa ambiental vigente, dará lugar a la

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”

imposición y ejecución de las medidas preventivas y sanciones que sean aplicables según el caso, de conformidad con lo establecido en la Ley 1333 del 21 de julio de 2009.

ARTÍCULO SÉPTIMO.- Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, notificar el contenido del presente acto administrativo al representante legal de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil -AEROCIVIL, o a su o a su apoderado debidamente constituido o a la persona debidamente autorizada, de conformidad con lo previsto en los artículos 56 (modificado por el artículo 10 de la Ley 2080 de 2021), 67 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

PARÁGRAFO. En el evento en que el (los) titular (es) del instrumento de manejo sea (n) admitido (s) en proceso de disolución o régimen de insolvencia empresarial o liquidación regulados por las normas vigentes, informará (n) inmediatamente de esta situación a esta Autoridad, con fundamento, entre otros, en los artículos 8, 58, 79, 80, 81 y 95 numeral 8 de la Constitución Política de Colombia de 1991, en la Ley 43 de 1990, en la Ley 222 de 1995, en la Ley 1333 de 2009 y demás normas vigentes y jurisprudencia aplicable. Adicional a la obligación de informar a esta Autoridad Nacional de tal situación, aprovisionará (n) 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 OCTAVO. - Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, comunicar el presente acto administrativo a la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios, a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR y a la Secretaría Distrital de Ambiente -SDA y a la Alcaldía de Bogotá D.C., para su conocimiento y fines pertinentes.

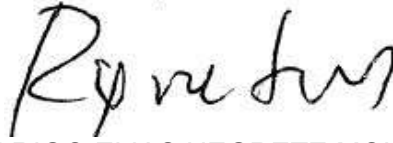
ARTÍCULO NOVENO. - Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, publicar la presente Resolución en la Gaceta Ambiental de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 71 de la Ley 99 de 1993 y copia de la publicación deberá remitirse al expediente LAM0209

ARTÍCULO DÉCIMO. - Contra del presente acto administrativo procede el recurso de reposición, que podrá interponerse por escrito, en la diligencia de notificación personal, o dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a ella, o a la notificación por aviso, o al vencimiento del término de publicación, 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

Dado en Bogotá D.C., a los 27 DIC. 2023

“Por la cual se modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”



RODRIGO ELIAS NEGRETE MONTES
DIRECTOR GENERAL



CLAUDIA MATILDE CARDONA ARANGO
CONTRATISTA



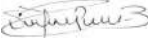
CARMINA DEL SOCORRO IMBACHI CERON
CONTRATISTA



OSCAR MAURICIO JARAMILLO RODRIGUEZ
ASESOR



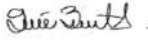
ANGELA LILIANA REYES VELASCO
COORDINADOR DEL GRUPO DE ALTO MAGDALENA



SANDRA PATRICIA BEJARANO RINCON
CONTRATISTA



ARIS FABIAN CASTRO RODRIGUEZ
CONTRATISTA



GERMAN BARRETO ARCINIEGAS
SUBDIRECTOR DE SEGUIMIENTO DE LICENCIAS AMBIENTALES

Expediente No. LAM0209
Concepto Técnico No. 6332 del 28 de septiembre de 2023
Fecha: Noviembre de 2023

Proceso No.: 20231000030944

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 modifica la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y se adoptan otras determinaciones”
