

ESTADO DE AVANCE

De acuerdo con la información del seguimiento ambiental realizado por esta Autoridad en agosto de 2022, el proyecto se encuentra en fase operativa del Aeropuerto El Dorado, pero con el desarrollo en etapa de construcción de algunos cambios menores, siendo el de mayor envergadura el correspondiente a la “Terminación de la calle de rodaje Lima, construcción del box coulvert (paso a desnivel) y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado, Bogotá D.C.”, el cual inició en el mes de enero de 2022.

Actividades relacionadas con la construcción de la calle de rodaje Lima:

En la última visita de seguimiento realizada (24 a 26 de mayo de 2022), se indica que la calle de rodaje se encuentra conformada a nivel de capa asfáltica en su totalidad -exceptuando la zona del deprimido que se encuentra en obra- el ancho aproximado de la calle de rodaje es de 60 metros, más la zona de seguridad consistente en aproximadamente 20 metros en cada costado de la calle de rodaje. En cuanto a la conexión con las pistas, ya se encuentran el empalme hacia la calle de carreteo Hotel de la pista sur, al igual que el empalme con la calle de carreteo Alpha de la pista norte. De otra parte, las zonas de seguridad se encuentran en su parte norte -a partir de la zona de deprimido- con una conformación actual a nivel de material granular, para posteriormente realizar la siembra de pastos. Hacia la parte sur de la zona del deprimido -costado occidental- ya se encuentra conformada la zona con la siembra de pastos a los cuales se les realiza el mantenimiento.

Con relación a la construcción del paso deprimido, este se encuentra en obra actualmente con la conformación de las

paredes del deprimido en concreto armado, y con la implementación de obras de empalme de las redes húmedas del aeropuerto hacia la planta de tratamiento del Aeropuerto, así como de las redes secas.

Se cuenta con especial atención al manejo y conectividad de la red de aguas sanitarias provenientes del aeropuerto que tienen que atravesar el área de intervención hacia la PTAR del Aeropuerto. En tal sentido, se cuenta con la instalación de una red doble de mangueras de alta presión desde el punto de bombeo de aguas residuales hasta la entrada a la PTAR, adicionalmente, en el recorrido de las mangueras, estas se encuentran interconectadas a 3 pares de contenedores, instalados equidistantemente, para el almacenamiento temporal de aguas residuales en el evento que surja alguna fuga de líquido o se evidencien contingencias durante la instalación de la tubería.



Estado de avance con la zona de empalme con la pista sur al 24/05/2022.



Estado de avance del deprimido vial al
24/05/2022.

Actividades relacionadas con la operación del Aeropuerto: La actividad operativa principal desarrollada por parte de la AEROCIVIL, según lo estipulado en el último seguimiento ambiental, se relaciona con las actividades autorizadas para la operación de las pistas norte y sur según las condiciones establecidas en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, repuesta por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022.

La implementación de los nuevos horarios de operación y sus condiciones se han dividido en tres Fases (I, II y III), con el objetivo de mitigar los impactos asociados al ruido aeroportuario, implementar un Sistema de Vigilancia y Control Ambiental, finalizar la entrega de estudios ambientales del Humedal Gualí y actividades agropecuarias, presentar plan de acción para mitigación y abatimiento de ruido en el área de influencia, un plan de reconversión de flota e instalación de barreras acústicas, como actividades principales.

De esto, se ha dado por cumplida la Fase I, por lo cual, actualmente el aeropuerto El Dorado opera bajo el esquema de horarios y restricciones de la Fase II (Artículo Segundo de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022).

Luego del inicio de la operación de la terminal aérea bajo las condiciones de la Fase II, se han venido recibiendo un gran número de peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias ambientales, asociadas a los cambios de horarios, niveles de ruido y particularmente, a procedimientos derivados del cambio de trayectorias de vuelo, con lo cual, sectores urbanos fuera del área de influencia del aeropuerto (según la curva de ruido de 65dB), vienen manifestando inconformidades por incrementos de ruido y presión sonora.

Al respecto, se viene trabajando por parte de la SSLA de ANLA en la verificación de dichas PQRS, considerando tanto información documental del expediente, como la información arrojada por el tablero de control del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, 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.

Por otra parte, operacionalmente la AEROCIVIL también viene implementando las medidas de manejo asociadas al control de emisiones y ruido, manejo de residuos sólidos, líquidos y peligrosos, manejo de canales de aguas lluvias, mantenimiento de zonas verdes, manejo de fauna silvestre, información y comunicación con comunidades, gestión interinstitucional y capacitación al personal, esto con base en las actualizaciones al Plan de Manejo Ambiental unificado aprobado en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.