



Radicación: 2022021552-3-000

Fecha: 2022-02-10 09:21 - Proceso: 2022021552

Trámite: 39-Licencia ambiental

7.6

CONSTANCIA DE NOTIFICACIÓN MEDIANTE PUBLICACIÓN DE AVISO

Resolución No. 301 del 01 de febrero de 2022

La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) - dentro del expediente LAM0209 expidió el Acto Administrativo: Resolución No. 301 del 01 de febrero de 2022, el cual ordenó notificar a: **INÉS GONZÁLEZ MURILLO**

Por consiguiente, para salvaguardar el derecho al debido proceso y con el fin de proseguir con la notificación del Acto Administrativo: Resolución No. 301 proferido el 01 de febrero de 2022, dentro del expediente No. LAM0209, en cumplimiento de lo consagrado en el inciso 2° del artículo 69 de la ley 1437 de 2011, se publica en la cartelera de publicación de Actos Administrativos de esta Autoridad, por el término de cinco (5) días hábiles, entendiéndose notificado al finalizar el día siguiente al retiro del aviso.

Asimismo, se realiza la publicación del acto administrativo en la página electrónica de esta Entidad.

Contra este acto administrativo procede recurso de reposición, el cual deberá interponerse por escrito ante el funcionario quien expidió la decisión, dentro de los diez (10) días siguientes a su notificación, bajo las condiciones, requisitos y términos contemplados en los artículos 74, 75, 76 y 77 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Se advierte que en caso tal que la notificación de este acto administrativo se haya realizado por uno de los siguientes medios como lo establece la Ley 1437 de 2011, de forma personal (artículo 67) por medios electrónicos (artículo 56), en estrados (artículo 2.2.2.3.6.3 del Decreto 1076 de 2015), en una fecha anterior a la notificación por aviso (artículo 69), la notificación válida será la notificación que se haya utilizado en ese momento (personal, por medios electrónicos o en estrados) según corresponda.

Se expide la presente constancia en Bogotá D.C., el día 10 de febrero de 2022.



EINER DANIEL AVENDAÑO VARGAS

Coordinador del Grupo de Gestión de Notificaciones



Radicación: 2022021552-3-000

Fecha: 2022-02-10 09:21 - Proceso: 2022021552

Trámite: 39-Licencia ambiental

Ejecutores

MIGUEL ANGEL MELO CAPACHO
Profesional Universitario



Revisor / Líder

MIGUEL ANGEL MELO CAPACHO
Profesional Universitario



Aprobadores

EINER DANIEL AVENDAÑO
VARGAS

Coordinador del Grupo de Gestión de
Notificaciones



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.

Fecha: 10/02/2022

Proyectó: Miguel Angel Melo Capacho

Archívese en: LAM0209

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.



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

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES - ANLA -

RESOLUCIÓN N° 00301 (01 de febrero de 2022)

“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

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

En ejercicio de sus facultades legales conferidas en la Ley 99 de 1993, el Decreto Ley 3573 del 2011, acorde con lo regulado en el Decreto 1076 de 2015, la Resolución 1690 del 6 de septiembre de 2018, la Resolución 1957 del 5 de noviembre de 2021, y

CONSIDERANDO QUE:

Mediante Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, el entonces Ministerio del Medio Ambiente, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS, otorgó licencia ambiental ordinaria a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL¹, para el proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional Eldorado”, localizado en la ciudad de Bogotá y limita con las localidades de Fontibón, Engativá y la zona rural del municipio de Funza.

El señor Juan Carlos Salazar Gómez, en calidad de director general de la AEROCIVIL, solicitó² la modificación de la licencia ambiental otorgada mediante Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995³ para el proyecto objeto de estudio. El objetivo de la solicitud de modificación consistía en (i) ajustar la configuración operacional, (ii) cambio del horario permisible a 24 horas y evaluación ambiental sobre la operación del recinto acústico de prueba de motores y (iii) actualizar el plan de manejo ambiental.

Por medio del Auto 356 del 4 de febrero de 2021, esta Autoridad inició el trámite administrativo de evaluación de la solicitud de modificación de la licencia ambiental del proyecto antes mencionado.

Luego de surtir todas las etapas del trámite administrativo, mediante Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, esta Autoridad modificó la licencia ambiental⁴, en el sentido de autorizar las medidas de manejo ambiental propuestas por la AEROCIVIL para prevenir, mitigar y

¹ En adelante Aeronáutica Civil, Aerocivil o UAEAC.

² Por medio de la Ventanilla Integral de Trámites Ambientales –VITAL de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, (VPD0306- 00-2020 – VITAL 380008999905920004, radicado ANLA 2020235100-1-000 del 31 de diciembre de 2020).

³ Modificada por las Resoluciones 392 del 15 de abril de 1996, 0598 del 2 de julio 1997, 0534 del 16 de junio 1998, 0745 del 05 de agosto 1998, 598 del 2 de julio de 1997, 534 del 16 de junio de 1998, 1000 del 03 de octubre de 2013, 1034 del 24 de agosto de 2015 y 01842 del 16 de septiembre de 2019.

⁴ El numeral 3.2 del Artículo Tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, modificado a su vez por el Artículo Cuarto de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, por el Artículo Segundo de la Resolución 745 del 5 de agosto de 2008, por el Artículo Primero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, y aclarado por el Artículo Primero de la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015.



El ambiente
es de todos

Minambiente

“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

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”, bajo 3 fases de implementación.

El citado acto administrativo fue notificado electrónicamente el 5 de octubre de 2021 a la Aerocivil, como titular de la licencia ambiental, y José Daniel López, Carlos Alberto Bernal, Jesús Aníbal Cárdenas, Luz Yolanda Cano, María Mercedes Sanchez Rodríguez, Gilma Inés García Bernal, Luz Stella Ruseria Cortes, Julio Ramón Acosta, María Isabel Acosta Tellez, Idali Monroy Ramírez, Jaime Rodríguez Bautista, Doris Buenhombre Román, Alexander Mayo García, Edilma García Beltrán, Nury Martínez Leal; notificado por aviso el 15 de octubre a María Helena Correa, Alejandro Castellanos Correa, Leidy Johana Garzón Bernal, Gladys Rodríguez Rodríguez, Ana Otilia García de Bernal, Álvaro León Jiménez Morales, Valois Castellanos Herrera, Luz Marina Molano Vargas, Martha Lucia Bernal Hincapié, Luisa Rocío Acosta Acosta; y notificado mediante publicación el 15 de octubre a Mercedes Téllez de Acosta en la página web de la ANLA, en atención a la certificación de la empresa 472 en relación con la imposibilidad de entregar el aviso, en calidad de terceros intervinientes.

A través de la comunicación con radicación en la ANLA 2021226099-1-000 del 19 de octubre de 2021 el representante a la cámara José Daniel López con la firma de otras personas⁵ interpusieron recurso de reposición en contra de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 con la finalidad de que se revoque la decisión adoptada con el acto administrativo en comento. También, solicitan la modificación de algunas obligaciones y para sustentar el recurso aportan pruebas y solicitan que se pida conceptos técnicos a la Universidad Manuela Beltrán y a algunas autoridades.

Por medio del oficio con radicaciones en la ANLA 2021227090-1-000 y 2021226961-1-000 del 20 de octubre de 2021⁶, la doctora Silvia Helena Ramírez Saavedra, en calidad de Jefe de la Oficina Asesora Jurídica de la Aerocivil, interpuso recurso de reposición en contra de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 con la finalidad de que se revoque la decisión adoptada mediante el citado acto administrativo, de manera subsidiaria solicita el desistimiento de la solicitud de modificación de la licencia ambiental, conforme al artículo 18 de la Ley 1437 de 2011.

Mediante comunicación con radicación en la ANLA 2021227277-1-000 del 20 de octubre de 2021, la señora Susana Mantilla, en calidad de apodera general de Fast Colombia S.A.S., presentó escrito de coadyuvancia de los argumentos plasmados en el recurso de reposición radicado por la Aerocivil.

A través de la comunicación con radicación en la ANLA 2021256115-1-000 del 25 de noviembre de 2021, el señor Renato Covelo, en calidad de Representante Legal de Aerovías de Continente Americano S.A., presentó escrito de coadyuvancia de los argumentos plasmados en el recurso de reposición radicado por la Aerocivil.

Mediante Auto 10401 del 3 de diciembre de 2021⁷, esta Autoridad Nacional decretó la práctica de una prueba consistente en solicitar el estudio sobre ruido ocasionado por el aeropuerto El Dorado elaborado por la Universidad Manuela Beltrán. Asimismo, en el párrafo primero del artículo segundo del citado auto dispuso que “Desde la Subdirección

⁵ Carlos Alberto Bernal, Jesús Aníbal Cardenas, Luz Yolanda Cano, María Mercedes Sanchez Rodríguez, Gilma Inés García Bernal, Luz Stella Ruseria Cortes, Julio Ramón Acosta, María Isabel Acosta Tellez, Idali Monroy Ramírez, Jaime Rodríguez Bautista, Doris Buenhombre Román, Alexander Mayo García, Edilma García Beltrán, Nury Martínez Leal, María Helena Correa, Alejandro Castellanos Correa, Leidy Johana Garzón Bernal, Gladys Rodríguez Rodríguez, Ana Otilia García de Bernal, Álvaro León Jiménez Morales, Valois Castellanos Herrera, Luz Marina Molano Vargas, Martha Lucia Bernal Hincapié, Luisa Rocío Acosta Acosta, Mercedes Tellez De Acosta, Hernando García R y Uriel Torres.

⁶ La Aerocivil radicó el recurso de reposición por correo electrónico y a través de la ventanilla de esta entidad.

⁷ “Por el cual se decreta la práctica de pruebas dentro del trámite de los recursos de reposición presentados en contra de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

de Evaluación de Licencias Ambientales de esta Entidad [se] solicitar[á] el citado estudio por medio de oficio [...].”

Con base en lo anterior con radicación en la ANLA 2021272402-2-000 del 15 de diciembre de 2021, esta Autoridad Nacional acudió a la universidad Manuela Beltrán con la finalidad de solicitar un estudio sobre ruido ocasionado por el aeropuerto El Dorado elaborado por dicha institución, en el marco del trámite del recurso de reposición interpuesto por el representante a la cámara, José Daniel López, y otras personas.

Por medio del oficio con radicación 2022003898-2-000 del 12 de enero de 2022, esta Autoridad Nacional reiteró lo anterior. Igualmente, se solicitó a la universidad Manuela Beltrán informar si contaba con el referido estudio.

En respuesta a la anterior solicitud, a través de la comunicación con radicación en la ANLA 2022005477-1-000 del 17 de enero de 2022, la universidad Manuela Beltrán informó que no ha elaborado estudios sobre ruido ocasionados por el aeropuerto El Dorado.

A través del oficio con radicación ANLA 2022007716-2-000 del 20 de enero de 2021, esta Autoridad Nacional corrió traslado a la Aerocivil de las pruebas aportadas en el recurso de reposición presentado por el representante a la cámara, José Daniel López, y otras personas. A la fecha de elaboración del presente acto administrativo, la Aerocivil no ha emitido pronunciamiento.

Esta Autoridad, mediante Concepto Técnico 366 del 1 de febrero de 2022, evaluó y analizó los argumentos técnicos presentados por los recurrentes. Concepto que sirve de insumo al presente acto administrativo.

1. FUNDAMENTOS LEGALES

1.1. De la competencia de esta Autoridad

La ANLA es la autoridad competente para resolver los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 teniendo en cuenta que:

Es la autoridad facultada para otorgar y efectuar seguimiento al instrumento ambiental del presente proyecto, transferida del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible - MADS, de acuerdo con la desconcentración administrativa prevista en los numerales 1°, 2° y 7° del artículo tercero del Decreto 3573 de 2011.

De conformidad con lo establecido en el numeral 2 del artículo 2 del Decreto 376 de 2020, se estableció como función del despacho de la Dirección General: “2. Suscribir los actos administrativos que otorgan, niegan, modifican, ajustan o declaran la terminación de las licencias, permisos y trámites ambientales”.

A través de la Resolución 1690 del 6 de septiembre de 2018 fue nombrado en propiedad en el empleo de Director General de Unidad Administrativa Código 0015 de la ANLA, al ingeniero Rodrigo Suárez Castaño, y en dicha calidad dictó la decisión objeto de los referidos recursos ordinarios, por tanto, siendo el competente para resolverlos en los términos del artículo 76 de la Ley 1437 de 2011.

Por medio de la Resolución 1957 del 5 de noviembre de 2021 se 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 el cual se estableció como función del despacho de la Dirección General: “2. Suscribir los actos administrativos que otorgan, niegan, modifican, ajustan o declaran la terminación de las licencias, permisos y trámites ambientales”.

1.2. Del recurso de reposición



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

El recurso de reposición es un mecanismo de defensa mediante el cual las partes interesadas tienen la oportunidad de ejercer el derecho de controvertir una decisión de la administración. Para que esta, previa evaluación confirme, aclare, modifique, adicione o revoque la decisión. Es decir, con la reposición el funcionario que tomó la decisión tendrá la oportunidad para revisar la integridad del acto recurrido.

En el capítulo VI de la Ley 1437 de 2011, se establecen las normas para la presentación, oportunidad y trámite de los recursos de reposición contra los actos administrativos.

Los recursos contra los actos administrativos se encuentran reglados en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, así:

“Artículo 74. Recursos contra los actos administrativos. – Por regla general, contra los actos definitivos procederán los siguientes recursos:

1. El de reposición, ante quien expidió la decisión para que la aclare, modifique, adicione o revoque”.

La oportunidad y presentación del recurso de reposición se señala en el artículo 76 del mismo Código, así:

“Los recursos de reposición y apelación deberán interponerse por escrito en la diligencia de notificación personal, o dentro de los diez (10) días siguientes a ella, o a la notificación por aviso, o al vencimiento del término de publicación, según el caso. Los recursos contra los actos presuntos podrán interponerse en cualquier tiempo, salvo en el evento en que se haya acudido ante el juez.

Los recursos se presentarán ante el funcionario que dictó la decisión (...)”

Además del plazo para el ejercicio de los recursos, el artículo 77 del precitado Código fija los requisitos que deben cumplir para su interposición, así:

“Por regla general los recursos se interpondrán por escrito que no requiere de presentación personal si quien lo presenta ha sido reconocido en la actuación. Igualmente, podrán presentarse por medios electrónicos.

Los recursos deberán reunir, además, los siguientes requisitos:

1. Interponerse dentro del plazo legal, por el interesado o su representante o apoderado debidamente constituido.
2. Sustentarse con expresión concreta de los motivos de inconformidad.
3. Solicitar y aportar las pruebas que se pretende hacer valer.
4. Indicar el nombre y la dirección del recurrente, así como la dirección electrónica si desea ser notificado por este medio.

Sólo los abogados en ejercicio podrán ser apoderados. Si el recurrente obra como agente oficioso, deberá acreditar la calidad de abogado en ejercicio, y prestar la caución que se le señale para garantizar que la persona por quien obra ratificará su actuación dentro del término de dos (2) meses.

Si no hay ratificación se hará efectiva la caución y se archivará el expediente. Para el trámite del recurso el recurrente no está en la obligación de pagar la suma que el acto recurrido le exija. Con todo, podrá pagar lo que reconoce deber”.

De otra parte, el artículo 80 del citado código establece el alcance del contenido de la decisión que resuelve el recurso:

“Artículo 80. Decisión de los recursos. Vencido el período probatorio, si a ello hubiere lugar, y sin necesidad de acto que así lo declare, deberá proferirse la decisión motivada que resuelva el recurso.

La decisión resolverá todas las peticiones que hayan sido oportunamente planteadas y las que surjan con motivo del recurso”.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

Por su parte, con relación a la conclusión del procedimiento administrativo, la Ley 1437 de 2011 expresa:

“Artículo 87. Firmeza de los actos administrativos. Los actos administrativos quedarán en firme:

(...)

“2. Desde el día siguiente a la publicación, comunicación o notificación de la decisión sobre los recursos interpuestos”.

En toda actuación administrativa que se surta ante esta Autoridad Ambiental debe respetarse los principios que orientan las relaciones entre el Estado y los particulares. Así las cosas, especialmente los previstos en el artículo 3° de la Ley 1437.

En relación con los requisitos y condiciones que deben observarse al interponer el recurso de reposición (artículo 77 de la Ley 1437 de 2011), en el presente caso, se puede concluir lo siguiente:

- 1) Los recursos se interpusieron por escrito y están dirigidos al Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, Ingeniero Rodrigo Suarez Castaño, por lo que se cumple este requisito.
- 2) En cuanto a la oportunidad legal para interponer el recurso, se tiene que los recursos fueron presentados en la debida oportunidad legal.
- 3) Los recurrentes exponen de manera concreta sus motivos de inconformidad relacionados con la decisión adoptada mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. Por lo cual, este requisito se cumple.
- 4) Asimismo, los recursos fueron interpuestos tanto por la parte interesada como por los terceros intervinientes, quienes acreditaron tal calidad, de conformidad con el artículo 69 de la Ley 99 de 1993. En esa medida, hay legitimación para interponer el recurso.
- 5) Por último, las direcciones de notificaciones de los recurrentes se encuentran debidamente registradas, por lo tanto, se tiene por cumplido este requisito.

Siendo así, al verificarse el cumplimiento de los requisitos legales de interposición del recurso de reposición en contra de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, se procederá al análisis de los fundamentos esbozados en éstos.

1.3. De la coadyuvancia del recurso de reposición interpuesto por la Aerocivil

En el presente caso, la señora Susana Mantilla, en calidad de apoderada general de Fast Colombia S.A.S. y el señor Renato Covelo, en calidad de representante legal de Aerovías de Continente Americano S.A., presentaron escrito de coadyuvancia de los argumentos y pretensiones plasmados en el recurso de reposición radicado por la Aerocivil. Verificados los requisitos previstos en el artículo 69 de la Ley 99 de 1993, se les dará la calidad de terceros intervinientes.

1.4. De las pruebas aportadas y decretadas

En relación con el trámite para la decisión de los recursos y las pruebas necesarias para resolverlos, el artículo 79 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo señala lo siguiente:

“Los recursos se tramitarán en el efecto suspensivo.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

Los recursos de reposición y de apelación deberán resolverse de plano, a no ser que al interponerlos se haya solicitado la práctica de pruebas, o que el funcionario que ha de decidir el recurso considere necesario decretarlas de oficio.

Cuando con un recurso se presenten pruebas, si se trata de un trámite en el que interviene más de una parte, deberá darse traslado a las demás por el término de cinco (5) días.

Cuando sea del caso practicar pruebas, se señalará para ello un término no mayor de treinta (30) días. Los términos inferiores podrán prorrogarse por una sola vez, sin que con la prórroga el término exceda de treinta (30) días.

En el acto que decrete la práctica de pruebas se indicará el día en que vence el término probatorio”.

De conformidad con el artículo 40 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo: “Serán admisibles todos los medios de prueba señalados en el Código de Procedimiento Civil”. Cabe mencionar que este último código fue derogado por el artículo 626 de la Ley 1564 de 2012 “Por medio de la cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones”. En ese sentido, debemos remitirnos a este último.

En el presente caso, la Aerocivil no solicitó la práctica de pruebas.

Por su parte, en el recurso de reposición presentado por el Representante a la Cámara, José Daniel Lopez, junto con los otros terceros intervinientes aportaron los siguientes medios de prueba:

1. Videos tomados en viviendas que fueron excluidas de la zona de influencia del aeropuerto “El Dorado”. (Se aportan)
2. Entrevista al vicepresidente regional de las Américas de IATA, Peter Cerdá para la W Radio. (Consultar en: <https://www.wradio.com.co/noticias/bogota/iata-exige-respuestas-a-la-aerocivil-por--problemas-operacionales-en-el-dorado/20211008/nota/4170092.aspx>)

Igualmente, solicitaron que se practiquen las siguientes pruebas:

3. Mediciones de ruido en la prueba piloto realizada en los años 2019 y 2020. (Se solicita requerirlas a la Aeronáutica Civil)
4. Concepto sobre la afectación de derechos y ampliación de los horarios de funcionamiento del Aeropuerto “El Dorado” por parte de la Defensoría del Pueblo, la Procuraduría General de la Nación, la Secretaría de Ambiente Distrital y la Secretaría de Salud Distrital. (Se solicita requerirlos).
5. Estudio sobre ruido ocasionado por el aeropuerto “El Dorado” elaborado por la Universidad Manuela Beltrán. (Se solicita requerirlo).

En cuanto a las pruebas enunciadas en los numerales 1 y 2 es conveniente anotar lo siguiente:

- Frente a los videos tomados en viviendas que fueron excluidas de la zona de influencia del aeropuerto “El Dorado”.

Está relacionado con videos en donde se disparan las alarmas de los carros. También, muestran aviones decolando.

Los recurrentes manifiestan que estos videos prueban un nivel de ruido alto, que amerita la verificación del cumplimiento de los niveles establecidos por la misma ANLA en la Resolución 627 de 2006 del entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

- Frente a la entrevista del vicepresidente regional de las Américas de IATA, Peter Cerdá para la W Radio.

Está relacionada con la operación del Aeropuerto El Dorado de Bogotá.

Los recurrentes pretenden demostrar que la medida de ampliación del horario de operación es desproporcionada y sustentan esto, de acuerdo con la entrevista, según la cual “el problema del funcionamiento del aeropuerto El Dorado se genera principalmente por la permisión de vuelos privados, de Estado y militares y la falta de organización y de controladores aéreos”.

Frente a lo anterior, esta Autoridad analizará dichas pruebas de la siguiente manera:

Para el caso de los videos, estos no permiten obtener datos reales de la emisión de ruido que genera las aeronaves, de tal suerte que se convierte en un resultado subjetivo al no poder ser contrastado con una red de monitoreo.

En relación con la entrevista del funcionario de la IATA⁸ no habla concretamente de temas ambientales; por el contrario, habla sobre falencias en temas operacionales y de los manejos administrativos de la Aerocivil, lo cual no constituye el tema de prueba, además que desbordan la competencia de la ANLA.

Por tal motivo, y considerando que estas pruebas solicitadas por el recurrente no aportan elementos de juicio y no cumplen con la suficiente carga demostrativa para cambiar la decisión objeto de debate ni para desvirtuar lo resuelto por esta Autoridad por medio de la resolución censurada. En otras palabras, con estas no se obtiene el convencimiento para que el funcionario revoque o modifique la decisión.

Ahora bien, es importante mencionar que la valoración de las pruebas resulta un ejercicio indispensable para que la Entidad pueda efectuar una apreciación lógica y razonable que permita decidir sobre lo debatido. En ese sentido, se debe evaluar si las pruebas que pretende hacer valer el o los recurrentes, conllevan a determinar con claridad si la decisión tomada estuvo debidamente fundamentada o por el contrario, que se llegue a desvirtuar la misma, logrando obtener la certeza de lo que se pretende probar, que para el caso objeto de análisis, es la presunta afectación por el ruido ocasionado por las aeronaves que operan en el Aeropuerto Internacional El Dorado.

Por lo anterior, una vez efectuada la valoración de las pruebas aportadas, esta Autoridad Nacional identificó que las mismas no son conducentes y no demuestran la afectación que pretenden hacer valer los recurrentes, por lo que no se tendrán en cuenta las mismas dentro del estudio del recurso de reposición objeto de estudio.

Frente a las pruebas enunciadas en los numerales 3, 4 y 5, por medio del Auto 10401 del 3 de diciembre de 2021, esta Autoridad Nacional negó las pruebas relacionadas con (i) las mediciones de ruido en la prueba piloto realizada en los años 2019 y 2020 efectuadas por la Aerocivil y (ii) concepto sobre la afectación de derechos y ampliación de los horarios de funcionamiento del Aeropuerto “El Dorado” por parte de la Defensoría del Pueblo, la Procuraduría General de la Nación, la Secretaría de Ambiente Distrital y la Secretaría de Salud Distrital; mientras que accedió a practicar la prueba consistente en solicitar el estudio sobre ruido ocasionado por el aeropuerto El Dorado elaborado por la Universidad Manuela Beltrán.

Con base en lo anterior, por medio del oficio con radicación en la ANLA 2021272402-2-000 del 15 de diciembre de 2021, esta Autoridad Nacional acudió a la universidad Manuela Beltrán con la finalidad de solicitar un estudio sobre ruido ocasionado por el aeropuerto El Dorado elaborado por dicha institución, en el marco del trámite del recurso de reposición interpuesto por el representante a la cámara, José Daniel López, y otras personas.

⁸ Asociación Internacional de Transporte Aéreo.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

A través del oficio con radicación 2022003898-2-000 del 12 de enero de 2022, esta Autoridad Nacional reiteró la anterior solicitud de requerir el citado estudio. Igualmente, se solicitó a la universidad Manuela Beltrán informar si contaba con el estudio.

En respuesta a la mencionada solicitud, mediante la comunicación con radicación en la ANLA 2022005477-1-000 del 17 de enero de 2022, la universidad Manuela Beltrán informó que no ha elaborado estudios sobre ruido ocasionados por el aeropuerto El Dorado.

Finalmente y como se advirtió con anterioridad, esta Autoridad corrió traslado a la Aerocivil de las pruebas aportadas en el recurso de reposición presentado por el representante a la cámara, José Daniel López, y otras personas. A la fecha de elaboración del presente acto administrativo, la Aerocivil no ha emitido pronunciamiento.

2. CONSIDERACIONES JURÍDICAS Y TÉCNICAS DE LA ANLA FRENTE AL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA AEROCIVIL Y LOS TERCEROS INTERVINIENTES

En atención a los motivos de inconformidad de los recurrentes, esta Autoridad Nacional decidirá si aclara, modifica, adiciona o revoca la decisión adoptada mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

Inicialmente, esta Entidad mencionará las peticiones de los recurrentes. Posteriormente, para resolver los recursos, explicará la evaluación del impacto ambiental en trámites de licenciamiento ambiental. Luego, describirá el procedimiento de evaluación de la solicitud de modificación de la licencia ambiental. Más adelante, realizará el análisis de cada uno de los motivos de inconformidad propuestos por la Aerocivil y los terceros intervinientes en cada uno de sus escritos. Por último, las consideraciones finales del caso en concreto.

Frente a la evaluación técnica es necesario indicar que, en materia ambiental es un soporte y fundamento que debe acompañar las decisiones de la administración cuando los asuntos y la materia así lo exigen. Por tal motivo, en el análisis del recurso, esta Autoridad debe tener en cuenta de ser necesario el concepto técnico que soporta la decisión. El Grupo Técnico de la Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales de esta Autoridad analizó los argumentos expuestos por la recurrente y como resultado emitió el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022, el cual sirve de sustento para resolver el presente recurso.

2.1. De las peticiones de los recurrentes

2.1.1. Peticiones de la Aerocivil

Petición principal:

Se **REPONGA** la Resolución N° 1728 del 4 de octubre de 2021, para que en su lugar se otorgue la modificación de la Licencia Ambiental solicitada, aplicando la norma especial que regula el ruido de aeronaves, en especial para el aeropuerto internacional EL DORADO de la ciudad de Bogotá.

Petición subsidiaria:

En el evento de no accederse a la anterior pretensión, conforme al artículo 18 del CPACA, sustituido por el artículo 1º de la Ley Estatutaria 1755 de 2015, se **DESISTE EXPRESAMENTE** de la **PETICIÓN** presentada por el señor Juan Carlos Salazar Gómez, en su calidad de Director General de la Aerocivil, con radicado N° 2020235100-1-000 del 31 de diciembre de 2020.

2.1.2. Peticiones de los terceros intervinientes



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

Como petición principal solicitamos revocar la decisión consistente en modificar el numeral 3.2 del Artículo 3 de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, modificado a su vez por el Artículo 4 de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, por el Artículo segundo de la Resolución 745 del 5 de agosto de 2008, por el Artículo 1 de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 y aclarado por el Artículo 1 de la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, en lo referente a la ampliación del horario de funcionamiento de 22:00 a 22:59 en la pista sur (Fase II) y de 5:00 a 5:59 y de 22:00 a 23:59 en la pista sur (Fase III), en el marco de la modificación de la licencia ambiental “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”.

Como petición subsidiaria, y si la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA– insiste en no revocar la Resolución No. 01728 del 04 de octubre de 2021, en lo referente a la ampliación del horario de funcionamiento de la pista sur, solicitamos que la Resolución No. 01728 del 04 de octubre de 2021 se modifique en los siguientes aspectos para el paso de la fase I a la fase II:

1. Con relación al numeral 1.1 de la parte resolutive de la Resolución 01728 del 4 de octubre de 2021, se solicita que no se establezca como requisito para el paso a la FASE II un “plan de reconversión de flota aérea y cronograma de implementación producto de la Resolución 1599 del 26 de agosto del 2020 de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil o la que la modifique, adicione o sustituya” sino que, por el contrario, que se permita el paso a la FASE II, SOLO hasta cuando la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil haya iniciado de manera efectiva el plan de reconversión y se establezca una fecha perentoria, racional para el inicio y culminación de la reconversión de la flota aérea.

2. Con relación a los numerales 1.4 y 1.5 de la parte resolutive de la Resolución 01728 del 4 de octubre de 2021, se solicita que no se establezca como requisito para el paso a la FASE II un “Estudio finalizado de fauna silvestre en el humedal el Guailí” y un “Estudio finalizado de actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza”, sino que, por el contrario, que se permita el paso a la FASE II, SOLO hasta cuando la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil haya ejecutado de manera efectiva los planes que resulten de estos estudios y se establezcan plazos perentorios para la ejecución de estos planes, o por el contrario, su carácter permanente, en los casos que así se requiera.

3. Con relación al numeral 1.6.1 de la parte resolutive de la Resolución 01728 del 4 de octubre de 2021, se solicita que no se establezca como requisito para el paso a la FASE II un “cronograma y metodología para el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones existentes en el AI y propuesta de formato de diligenciamiento, según las consideraciones del acápite del componente espacial del (presente) acto administrativo”; sino que, por el contrario, que se permita el paso a la FASE II, SOLO hasta cuando la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil realice un censo predial actualizado, que incluya todas las unidades de vivienda y edificaciones de servicio social y comunitario, que estarán sometidas a niveles de ruido superiores a 65 o 75 decibeles, dependiendo si se trata de edificaciones ubicadas en suelo de uso residencial o mixtos, y teniendo en cuenta el funcionamiento actual del aeropuerto. Se solicita de manera particular que en el censo se incluya la urbanización “Cofradía”, manzanas 42, 43 y 44 y la urbanización Villa del Pilar, manzana, 4,5, 6 y 7 y si al realizar las mediciones de ruido en estos predios se exceden con los niveles de ruido superiores a 65 o 75 decibeles, dependiendo si se trata de edificaciones ubicadas en suelo de uso residencial y mixtos; estos deberán ser incluidos dentro de la zona de afectación.

4. Con relación al numeral 1.6.3 de la parte resolutive de la Resolución 01728 del 4 de octubre de 2021, sobre la FASE I, se solicita que no se establezca como requisito para el paso a la FASE II entregar “un diseño y cronograma de las barreras acústicas laterales a las pistas propuestas para la presente modificación (...)”, sino que, por el contrario, que se permita el paso a la FASE II, SOLO hasta cuando la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil haya instalado de manera efectiva las barreras acústicas laterales en las edificaciones de la zona de afectación. Esta pretensión a su vez, va asociada a la pretensión



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

del punto 3, puesto que solo podrá adelantarse la instalación de barreras acústicas, posterior a la realización del censo, de acuerdo con los requisitos previamente solicitados.

5. Se solicita que se señale expresamente en la parte resolutive, que en los horarios ampliados con respecto al horario actual, tanto en la FASE II como FASE III, SOLO se permita la operación de aeronaves que tengan una cuota de ruido inferior a 4 de acuerdo con lo establecido en el Anexo 16 de la Organización de Aviación Civil Internacional. “Protección al medio ambiente, Volumen I, Ruido de las aeronaves” y que se excluya la operación de vuelos privados.

Como petición subsidiaria, y si la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA– insiste en no revocar la Resolución No. 01728 del 04 de octubre de 2021, en lo referente a la ampliación del horario de funcionamiento de la pista sur, solicitamos que la Resolución No. 01728 del 04 de octubre de 2021 se modifique en los siguientes aspectos para el paso de la fase II a la fase III:

6. Con relación al numeral 2.1.1 de la parte resolutive de la Resolución 01728 del 4 de octubre de 2021, sobre la FASE II, se solicita que no se establezca como requisito para el paso a la FASE III “un plan de insonorización”, sino que, por el contrario, que se permita el paso a la FASE III, SOLO hasta cuando la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil haya implementado y finalizado de manera efectiva el plan de insonorización.

7. Se solicita modificar el numeral 15 del artículo 7 sobre la ficha PMA-PGS-02, información y comunicación, a fin de establecer que además de la publicidad en los medios de comunicación, la información y comunicaciones a la comunidad sólo será válida si también se comunica e informa de los actos a la junta administradora local y a los administradores de las propiedades horizontales ubicadas en las áreas de influencia.

2.2. Evaluación del impacto ambiental en trámites de modificación de licencia ambiental

La Ley 99 de 1993, dentro de los principios generales ambientales, menciona los siguientes:

“Artículo 1º.- Principios Generales Ambientales. La política ambiental colombiana seguirá los siguientes principios generales:

(...)

11. Los estudios de impacto ambiental serán el instrumento básico para la toma de decisiones respecto a la construcción de obras y actividades que afecten significativamente el medio ambiente natural o artificial”.

Concretamente, en relación con el principio 11, el artículo 57 de la Ley 99 de 1993 establece:

“Artículo 57º.- Del Estudio de Impacto Ambiental. Se entiende por Estudio de Impacto Ambiental el conjunto de la información que deberá presentar ante la Autoridad ambiental competente el peticionario de una Licencia Ambiental.

El Estudio de Impacto Ambiental contendrá información sobre la localización del proyecto y los elementos abióticos, bióticos y socioeconómicos del medio que puedan sufrir deterioro por la respectiva obra o actividad, para cuya ejecución se pide la licencia, y la evaluación de los impactos que puedan producirse.

Además, incluirá el diseño de los planes de prevención, mitigación, corrección y compensación de impactos y el plan de manejo ambiental de la obra o actividad”.

La evaluación del impacto ambiental puede ser definida como “el proceso a cargo de la autoridad ambiental dirigido a determinar, estimar y valorar sistemáticamente los efectos o consecuencias negativas que, para el hombre, los recursos naturales renovables y el



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

ambiente se pueden derivar de las acciones destinadas a la ejecución de un proyecto, obra o actividad que requiere de la aprobación de aquella”⁹.

En este sentido, es importante recalcar que el complemento del Estudio de Impacto Ambiental que presenta el solicitante de la modificación de la licencia debe necesariamente incluir la localización del proyecto y los elementos abióticos, bióticos y socioeconómicos del medio que puedan sufrir deterioro por la respectiva obra o actividad, y la evaluación de los impactos que puedan producirse.

De esta forma, el complemento del estudio de impacto ambiental¹⁰ y la posterior evaluación que del mismo realiza la autoridad ambiental competente, constituye en un instrumento esencial para la determinación de las **medidas necesarias** para el manejo adecuado del **impacto real** del proyecto sobre el ambiente.

Es precisamente con base en los resultados de la evaluación del impacto ambiental, que las autoridades ambientales determinan la viabilidad ambiental del proyecto y las medidas que deberá adoptar el solicitante de la modificación de la licencia, para prevenir, mitigar, corregir o compensar la alteración real que se producirá sobre el ambiente, como consecuencia de la implementación de actividades y/u obras de un proyecto determinado.

No obstante, es importante señalar que, de la lectura de las normas citadas, se puede concluir que las autoridades ambientales, en el evento de otorgar la modificación de la licencia ambiental a un proyecto, no se encuentran limitadas por las medidas de manejo planteadas en el Plan de Manejo Ambiental presentado por el solicitante.

Por el contrario, las autoridades ambientales en ejercicio de sus funciones de protección al ambiente y en cumplimiento de su deber de proteger el derecho a un ambiente sano pueden determinar medidas de prevención, mitigación, corrección y compensación por el impacto ambiental que produzca un proyecto determinado, que vayan más allá de las determinadas en el Plan de Manejo Ambiental propuesto por el solicitante, considerando la facultad discrecional con la que actúa el Estado, esto es, guardando correspondencia entre los fines de la norma y los hechos sobre los cuales se aplica.

En ese orden de ideas, con base en la evaluación del impacto ambiental, las autoridades ambientales realizan un análisis riguroso de la información presentada por el solicitante de la modificación de la licencia ambiental para determinar si se cuenta con la información suficiente para emitir un pronunciamiento de fondo, bien sea otorgando o negando la modificación de la licencia o, si, por el contrario, la información no es suficiente y lo que procede es el archivo de la solicitud.

La Corte Constitucional se ha referido a la importancia del estudio y evaluación de impacto ambiental dentro del proceso de identificación precisa de los riesgos y peligros para el ambiente, el hombre y los recursos naturales que conlleva la ejecución de un proyecto de gran infraestructura. En este sentido, la Corte manifestó:

“El estudio de impacto ambiental comprende el conjunto de actividades dirigidas a analizar sistemáticamente y conocer los riesgos o peligros presumibles que se pueden generar para los recursos naturales y el ambiente del desarrollo de una obra o actividad, y a diseñar los planes de prevención, mitigación, corrección y compensación de los efectos o impactos que genera dicha obra y de su manejo ambiental. “Sirve para registrar y valorar de manera sistemática y global todos los efectos potenciales de un proyecto con el objeto de evitar desventajas para el medio ambiente”¹¹

⁹ Sentencia C-035 de 1999

¹⁰ Dentro del concepto general de estudio de impacto ambiental, también se incluye la información adicional que es presentada por el solicitante, como consecuencia de los requerimientos efectuados por las autoridades ambientales.

¹¹ El estudio de impacto en los Estados miembros de la Comunidad Europea, pág. 11, en “Jornadas de Sevilla, 1988”, citado Ramón Martín Mateo en su tratado de Derecho Ambiental Tomo I, pág. 302, Editorial Trivium S.A., Madrid, Primera Edición, mayo de 1991. Citado en: Corte Constitucional. Sentencia C-035 de 1999. M.P. Antonio Barrera Carbonell.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

De todo lo anterior, se concluye que la evaluación del impacto ambiental constituye un instrumento esencial para la determinación de las medidas necesarias y efectivas que se adopten para prevenir, mitigar, corregir y en dado caso compensar las alteraciones al ambiente y a la comunidad producto de la ejecución de un proyecto como el que en esta oportunidad se somete a consideración de esta Autoridad.

Bajo esta perspectiva, el complemento del Estudio de Impacto Ambiental presentado por la Aerocivil fue objeto de un riguroso estudio por parte de esta Autoridad Nacional, incluyendo una verificación por parte del centro de monitoreo de los recursos naturales de la ANLA, el cual efectuó sus propios ejercicios de modelación y procesamiento de datos de monitoreo, en el marco de lo cual se examinaron los elementos de alta susceptibilidad o vulnerabilidad que puedan afectarse con la (i) configuración operacional solicitada y (ii) con el cambio del horario permisible a 24 horas y evaluación ambiental sobre la operación del recinto acústico de prueba de motores; así como los posibles impactos que conllevan estas actividades y su trascendencia en el territorio que inclusive dio como resultado el ajuste e imposición de un área de influencia para el proyecto, distinta a la presentada por el licenciatario, y en ese sentido se consideró viable otorgar la modificación de la licencia ambiental por fases previo al cumplimiento de algunas obligaciones.

2.3. En relación con la falta de notificación del Auto 8305 del 4 de octubre de 2021

La Aerocivil menciona que el artículo 29 de la Constitución Política establece la garantía del debido proceso. Dice que esa garantía permite a los sujetos “conocer el sustento de la actuación; presentar sus argumentos; y que exista predictibilidad en las formalidades que adopta la administración cuando toma decisiones, para que los participantes en la toma de decisiones estatales cuenten con una guía precisa para autodeterminar su comportamiento en el proceso”.

Manifiesta la Aerocivil que el trámite de licenciamiento ambiental está reglado en el Decreto 1076 de 2015. Menciona que la autoridad ambiental omitió etapas del trámite que ocasionaron la vulneración del derecho de defensa de la Aerocivil. Para el efecto, dice que no se notificó a la Aerocivil del Auto 8305 del 4 de octubre de 2021¹², con la finalidad de permitir el ejercicio de contradicción. Concluye argumentando que al no ser notificado el citado auto, la Aerocivil no contó con la oportunidad de interponer recurso de reposición violando así el procedimiento aplicable.

En relación con el Auto 8305 del 4 de octubre de 2021, es importante precisar que el mismo es de trámite, no se adoptan decisiones de fondo y el ordenamiento jurídico no ordena su notificación personal.

El artículo 67 de la Ley 1437 de 2011 establece que las decisiones que pongan término a una actuación administrativa se notificarán personalmente al interesado.

Aquí es preciso mencionar lo establecido en el artículo 75 la Ley 1437 de 2011, que respecto de la improcedencia de los recursos contra los actos administrativos, establece que “no habrá recurso contra los actos de carácter general, **ni contra los de trámite**, preparatorios, o de ejecución excepto en los casos previstos en norma expresa”.

En el presente caso, el Auto 8305 del 4 de octubre de 2021 se expidió con la finalidad de darle impulso y agotar una etapa del procedimiento administrativo de licenciamiento ambiental, de conformidad con el numeral 5 del artículo 2.2.2.3.8.1. del Decreto 1076 de 2015. Esto quiere decir que al ser un auto de trámite, este no debe ser notificado y tampoco es susceptible de ser recurrido.

Es importante mencionar que, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales como todas las entidades públicas está en el deber de motivar sus actos administrativos. Asimismo, de

¹² “Por el cual se declara reunida una información para decidir un trámite de modificación de Licencia Ambiental iniciado por medio del Auto 00356 del 4 de febrero de 2021”.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

garantizar que todas sus decisiones estén bajo el imperio de la ley y la Constitución Política, tal como lo establece el artículo tercero de la Ley 1437 de 2011, a saber:

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

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

La Corte Constitucional¹³ ha establecido que el derecho al debido proceso tiene unas garantías previas y unas garantías posteriores, así:

“La jurisprudencia constitucional ha diferenciado entre las garantías previas y posteriores que implica el derecho al debido proceso en materia administrativa. Las garantías mínimas previas se relacionan con aquellas garantías mínimas que necesariamente deben cobijar la expedición y ejecución de cualquier acto o procedimiento administrativo, tales como el acceso libre y en condiciones de igualdad a la justicia, el juez natural, el derecho de defensa, la razonabilidad de los plazos y la imparcialidad, autonomía e independencia de los jueces, entre otras. De otro lado, las garantías mínimas posteriores se refieren a la posibilidad de cuestionar la validez jurídica de una decisión administrativa, mediante los recursos de la vía gubernativa y la jurisdicción contenciosa administrativa”.

Esta Autoridad veló por el cumplimiento de las garantías previas, ya que llevó a cabalidad todas las etapas previstas en la normatividad ambiental para emitir el acto administrativo que pone fin a la actuación administrativa. Asimismo, respetó las garantías posteriores, puesto que se concedió el respectivo recurso de reposición sobre el acto administrativo que tomó la decisión de fondo frente a la solicitud de modificación de licencia ambiental.

Es por estos motivos que no le asiste razón al recurrente, puesto que en ningún momento se expidió el acto administrativo vulnerando el debido proceso y el derecho a la defensa.

2.4. Frente a la violación de la participación ciudadana o terceros interesados, y respecto de las áreas de influencia

La Aerocivil explica el concepto de participación desde la concepción que tienen tratadistas como Carol Harlow, Arthur Kaufmann, entre otros. También sustenta el principio de participación ciudadana con base en sentencias de la Corte Constitucional. Expresa que “para que exista una participación ciudadana efectiva deben participar las comunidades que las intervenciones objeto de licencia afectan”.

Menciona que al ampliarse el área de influencia se desconoce el principio fundamental de participación ciudadana, conforme al artículo 72 de la Ley 99 de 1993 y el Decreto 330 de 2007. Dice que la ANLA adicionó unas zonas que no fueron contempladas en el EIA y que esto vulnera la participación de los ciudadanos.

Concluye que no consultar a los habitantes de las áreas nuevas y a los beneficiarios de las decisiones de la Aerocivil quebranta el derecho de participación ciudadana de las comunidades.

Más adelante, la Aerocivil enuncia que hay falsa motivación al incorporar aspectos no incluidos en la solicitud de modificación. Cita las disposiciones del acto recurrido, en relación con las áreas de influencia del proyecto; asimismo, disposiciones del auto de inicio de trámite en el cual la ANLA establece que la evaluación se efectúa con base en el complemento del EIA presentado para el trámite; igualmente disposiciones del Decreto 330 de 2007, respecto al objeto de la audiencia pública, disponibilidad de los estudios ambientales y la reunión informativa.

¹³ Sentencia C-034 de 2014 de la Corte Constitucional.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

La Aerocivil manifiesta que la ANLA al imponer las áreas de influencia resulta “incoherente tomar una decisión para lo cual aportó toda la información y estudios sustentados” sobre los medios abiótico, biótico y socioeconómico. Reitera que las áreas de influencia no pueden ser modificadas sin perjuicio de vulnerar la participación ciudadana de las comunidades que se encuentran en las áreas que se amplían.

Esta Autoridad Nacional considera que no le asiste razón a la Aerocivil cuando menciona que se vulnera la participación ciudadana con la ampliación de las áreas de influencia.

De acuerdo con el artículo 2.2.2.3.1.1. del Decreto 1076 de 2015, el área de influencia se define como aquella en donde se “manifiestan de manera objetiva y en lo posible cuantificable, los impactos ambientales significativos ocasionados por la ejecución de un proyecto, obra o actividad, sobre los medios abiótico, biótico y socioeconómico, en cada uno de los componentes de dichos medios”.

Según la metodología general para la elaboración y presentación de estudios ambientales de 2018¹⁴ “la definición y delimitación del área de influencia se realiza en función de la evaluación de los impactos significativos en términos espaciales y temporales”.

Igualmente, los “Términos de referencia para la elaboración del estudio de impacto ambiental – EIA en proyectos de construcción y operación de aeropuertos internacionales y de nuevas pistas en los mismos”¹⁵ definen el área de influencia como “aquella en la que se manifiestan los impactos ambientales significativos”.

Con base en la evaluación de impacto ambiental, los términos de referencia y la metodología general para la elaboración y presentación de estudios ambientales, esta Autoridad Nacional encontró procedente ajustar las áreas de influencia del medio abiótico, biótico y socioeconómico presentó la Aerocivil en el complemento del EIA con la información adicional respectiva.

La participación es un derecho fundamental reconocido y desarrollado en la Constitución Política, la jurisprudencia constitucional, varios instrumentos del derecho internacional suscritos por Colombia y normativa específica. Es importante resaltar que, la normatividad vigente posibilidad a las personas de participar de manera informada en las decisiones ambientales y que existe más de una decena de mecanismos reglamentados de participación.

Por un lado, la ampliación del área de influencia de ninguna manera afecta o vulnera los derechos de las comunidades a participar en las decisiones que los afecta, por el contrario, lo que se busca es que esas comunidades al verse impactadas por el proyecto cuenten con medidas de manejo ambiental. Esta situación lo que ocasiona es que las personas que están dentro del área de influencia ampliada sean reconocidas como sujetos de todas las medidas tendientes a controlar los impactos que genera el proyecto¹⁶.

Por otro lado, esta ampliación del área de influencia tampoco vulnera los derechos de participación de las personas, pues contrario a la posición de la Aerocivil, muchas personas, incluso, que no hacían parte del área de influencia que estableció el titular del trámite intervinieron en la audiencia pública, la cual tuvo por objeto dar a conocer a las organizaciones sociales, comunidad en general, la solicitud de modificación de licencia ambiental, los impactos que este pueda generar o genere y las medidas de manejo propuestas para prevenir, mitigar, corregir y/o compensar dichos impactos; así como recibir opiniones, informaciones y documentos que aporte la comunidad y demás entidades públicas o privadas, lo cual permite concluir que no se vulneraron los derechos de las comunidades.

¹⁴ Adoptada mediante Resolución 1402 de 2018 del MADS.

¹⁵ Adoptados por medio de la Resolución 114 del 28 de enero de 2015

¹⁶ Recordemos que el titular de la licencia ambiental está en la obligación de implementar todas las medidas para controlar los impactos que se presenten con ocasión del proyecto dentro del área de influencia.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

En gracia de discusión, al ampliarse el área de influencia, la vulneración a los derechos de las comunidades se presentaría en la medida que las personas estando dentro del área de influencia propuesta por la Aerocivil no hayan sido socializadas. Sin embargo, esta situación no ocurrió en el caso objeto de análisis. Aun cuando se amplíe el área de influencia, la autoridad ambiental puede imponer una obligación para que previo al inicio de las operaciones o en fase I, el titular de la licencia ambiental deba socializar el proyecto autorizado, con el objetivo de garantizar los derechos de información y participación, es fundamental que se ejerza un control social, de modo que la comunidad pueda ejercer un control social e incidir en los procesos de control y seguimiento ambiental sobre el proyecto.

Luego, no puede afirmarse que, si la autoridad ambiental encuentra que el área de influencia no se definió con base en criterios técnicos, como por ejemplo, que existan impactos ambientales significativos por fuera del área de influencia, la misma autoridad ambiental, en el marco de sus funciones y con base en la evaluación de impacto ambiental no pueda establecerla.

Así, pues, es plausible concluir que, esta Entidad no quebranta los derechos de las comunidades por haber ampliado el área de influencia. Por el contrario, el área de influencia establecida por esta Autoridad Nacional busca que los impactos significativos que se manifiestan en las áreas ampliadas se puedan controlar con las respectivas medidas de manejo ambiental, de tal suerte que se garantice el derecho a gozar de un ambiente sano al que tienen las comunidades.

Por su parte, respecto a los argumentos de la Aerocivil sobre las áreas de influencia, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

[...] La participación ciudadana en la audiencia pública ambiental del proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado” no se limitó únicamente a convocar las comunidades del área de influencia establecida inicialmente por la Aerocivil en el complemento del EIA radicado 2021083394-1-000 del 29 de abril del 2021, sino que se extendió a las comunidades de la ciudad de Bogotá D.C. y del municipio de Funza, a las demás autoridades competentes y a todas las personas, naturales o jurídicas, interesadas en asistir, participar o intervenir en esta.

Cita el Decreto 330 de 2007 en su Artículo 5º. Que “Durante el procedimiento para la expedición o modificación de una licencia, permiso o concesión ambiental, solamente podrá celebrarse la audiencia pública a partir de la entrega de los estudios ambientales y/o documentos que se requieran y de la información adicional solicitada. En este caso, la solicitud de celebración se podrá presentar hasta antes de la expedición del acto administrativo mediante el cual se resuelve sobre la pertinencia o no de otorgar la autorización ambiental a que haya lugar.”

Lo anterior se explica porque con la realización de la Audiencia Pública Ambiental antes de la expedición del acto administrativo, la Autoridad Ambiental podrá tomar en cuenta para su decisión todas las opiniones, informaciones y documentos que sean presentados en su desarrollo.

Por ende, el análisis de la información recibida en esta instancia de participación hace parte del proceso integral de evaluación que realiza la ANLA para poder conceptuar frente al otorgamiento o negación de la modificación de licencia.

Es importante aclarar que el cumplimiento de los requisitos que establecen los artículos 2.2.2.3.7.1 y 2.2.2.3.7.2 del Decreto 1076 de 2015 permitió que, mediante Auto de Inicio 00356 del 4 de febrero de 2021 se iniciara el trámite administrativo de modificación de la licencia ambiental del proyecto, pero lo anterior no implicaba la viabilidad ambiental del proyecto.

Cuando la ANLA expidió el Auto 8305 del 4 de octubre de 2021 por el cual se declaró reunida la información para decidir el trámite de modificación de Licencia Ambiental iniciado por medio del Auto 00356 del 4 de febrero de 2021, tampoco estaba otorgando la viabilidad ambiental al proyecto; dado que, como lo establece el Artículo 2.2.2.3.8.1. del Decreto 1076 de 2015, la Autoridad ambiental requerirá “por una sola vez información adicional que considere necesaria para decidir”.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

Esta evaluación permitió decidir en primera instancia que el área de influencia para el proyecto no se circunscribía solamente a la curva de ruido de 65 LDN, sino que la misma debía corresponder a la superposición de todas las áreas de influencia definidas para los diferentes componentes objeto de análisis, y que además la que fue presentada por Aerocivil difería del ejercicio realizado por la ANLA, razón por la cual fue impuesta por la Autoridad a través de la Resolución 01728 del 4 de octubre de 2021, para garantizar entre otros aspectos el cumplimiento de lo establecido en el numeral 2.1 LINEAMIENTOS PARA IDENTIFICAR Y DELIMITAR EL ÁREA DE INFLUENCIA de la METODOLOGÍA GENERAL PARA LA ELABORACIÓN Y PRESENTACIÓN DE ESTUDIOS AMBIENTALES, que a la letra dice:

“En todo caso el área de influencia del proyecto, es decir, el área en la que se manifiestan los impactos ambientales significativos de las actividades que se desarrollan durante todas sus fases de desarrollo, corresponde a la superposición de las áreas de influencia por componentes, grupos de componentes o medios que se identifiquen en cada caso.”

Garantizando con ello la delimitación de la extensión de los impactos significativos para todos los componentes analizados, con el objetivo de que se apliquen sobre estas nuevas áreas las medidas de manejo para prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos identificados; de acuerdo con lo anterior se confirma el Artículo Tercero de la Resolución 01728 del 4 de octubre de 2021.

2.5. En cuanto a la violación del principio de colaboración armónica

La Aerocivil menciona que no se le solicitó la participación a la Aerocivil en su condición de autoridad aeronáutica. Con esta omisión, dice la Aerocivil, la ANLA le conculcó la oportunidad legal de conceptuar para precisar que es deber de la ANLA “aplicar el estándar aéreo contenido en el anexo 16” de la OACI.

Esta Autoridad Nacional considera que no le asiste razón a la Aerocivil cuando menciona que se violó el principio de colaboración armónica.

Tal como lo menciona el recurrente, el artículo 6 de la Ley 489 de 1998 establece que el principio de colaboración armónica consiste en la cooperación que deben tener las entidades estatales para cumplir con los fines esenciales del Estado.

Esta cooperación o colaboración debe tener en cuenta, además de la separación de poderes del Estado, la autonomía, facultad y rol que cumple cada entidad con la finalidad de cumplir con los objetivos y fines esenciales del Estado.

De tal suerte que cada una de las entidades tiene funciones asignadas, de conformidad con la ley. Por un lado, la Aerocivil es la autoridad aeronáutica y su competencia es “regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo colombiano por parte de la aviación civil, y coordinar las relaciones de esta con la aviación de Estado”¹⁷. Por otra parte, la ANLA “es la 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”¹⁸.

Esto quiere decir que la primera entidad es una autoridad aeronáutica y la segunda es una autoridad ambiental. Cada una de ellas cumple con sus funciones desde el ámbito de sus competencias.

Por otro lado, dentro del procedimiento administrativo de modificación de licencia ambiental, el numeral 4 del artículo 2.2.2.3.8.1. del Decreto 1076 de 2015 establece que, “allegada la información por parte del solicitante, la autoridad ambiental dispondrá de hasta diez (10) días hábiles adicionales para solicitar a otras entidades o autoridades los conceptos técnicos o informaciones pertinentes”.

¹⁷ Artículo 2 del Decreto 260 de 2004.

¹⁸ Artículo 2 del Decreto 3573 de 2011.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

Del análisis de este numeral se desprende que es facultativo y no imperativo para la autoridad ambiental efectuar la respectiva consulta. Y, en segundo lugar, la norma menciona que se deberá solicitar conceptos o información que considere pertinente.

En ese orden de ideas, esta Autoridad Nacional tiene plena autonomía y facultad legal para decidir si efectúa o no las consultas que considere procedente, en aplicación del numeral 4 del artículo 2.2.2.3.8.1. del Decreto 1076 de 2015. No aplicar esta disposición legal y facultativa, per se, no vulnera el principio de colaboración armónica entre entidades estatales.

No es un deber legal de la autoridad ambiental consultar a la autoridad aeronáutica para pronunciar sobre la modificación de la licencia ambiental. La primera entidad tiene la capacidad técnica ambiental para adoptar la decisión con base en criterios ambientales de conformidad con la normatividad vigente.

La ANLA, además de que no tenía la obligación de hacerlo, no vio la necesidad de consultarle a la Aerocivil por lo siguiente. (i) Esta Autoridad Nacional se pronuncia sobre aspectos ambientales. (ii) La información presentada en la solicitud de modificación de la licencia ambiental estaba clara para adoptar una decisión. (iii) Aspectos técnicos operativos no son del resorte de la ANLA. (iv) Esta entidad acogió¹⁹ los estándares internacionales contenidos en el anexo 16 de la OACI²⁰. (v) La Aerocivil como solicitante del trámite de modificación tiene el deber de aportar en el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental toda la información necesaria para obtener la viabilidad ambiental del proyecto u obra requerida.

Ahora, el hecho de que supuestamente con la decisión adoptada en el acto recurrido se “contraria la norma aeronáutica de Colombia” y “frene el desarrollo de la industria aeronáutica” no es un argumento explicativo para sustentar la supuesta vulneración del principio de colaboración armónica entre entidades estatales.

No obstante, esta Autoridad Nacional precisa que la decisión adoptada no contraría la norma aeronáutica, tal como se abordará a continuación.

El parágrafo 1 del artículo 2.2.5.1.5.16. del Decreto 1076 faculta a la autoridad ambiental para **establecer medidas de mitigación de ruido** y normas de amortiguación del ruido eventual, cuando se prevean ampliaciones en los horarios de operación.

El artículo 2.2.5.1.2.12. del Decreto 1076 de 2015 consagra que las regulaciones sobre ruido podrán afectar toda presión sonora que generada **por fuentes móviles** o fijas, aún desde zonas o bienes privados, trascienda a zonas públicas o al medio ambiente.

La Resolución 627 de 2006 del entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial debe aplicarse en el entendido que “cuando **la emisión de ruido en un sector** o subsector **trascienda** a sectores o subsectores vecinos o inmersos en él, **los estándares máximos permisibles de emisión de ruido** son aquellos que corresponden al sector o subsector **más restrictivo**”.

A la luz de la citada Resolución 627 del 2006 con los procedimientos de medición establecidos no es posible determinar los aportes de ruido asociados a la operación aérea, por lo cual a través de las recomendaciones establecidas **en el estándar ISO1996 se determinó los niveles de ruido** que trascienden los límites del proyecto, **asociados a las operaciones aéreas, así como a través de modelos matemáticos para cálculo de curvas de ruido**.

La Autoridad Nacional, en el acto administrativo recurrido, aplicó estándares internacionales para la obtención de los niveles de ruido asociados específicamente a la operación aérea

¹⁹ Ver parte considerativa de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

²⁰ Vale la pena aclarar que no es la primera vez que esta Entidad acoge los lineamientos de la OACI en relación con el enfoque equilibrado para la gestión del ruido para sustentar y motivar sus decisiones.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

para los indicadores Ld, Ln y Ldn (Niveles de ruido día, niveles de ruido noche, niveles de ruido día y noche).

Analizados los niveles de ruido reportados por el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aerocivil en función de la tabla 1 de la norma nacional de ruido (Resolución 627 de 2006), los mismos advierten la **existencia de conflictos de uso de suelo** en relación con las zonas designadas como de uso residencial.

En el marco de la evaluación ambiental del complemento del EIA presentado por la Aerocivil los análisis de área de influencia y población expuesta **advertían que en la actualidad hay una problemática ambiental que con la operación aérea se ampliaría el área y horario de exposición, así como la población expuesta** y se continuarían prolongando las excedencias a la tabla 1 Niveles máximos permisibles de emisión de ruido por tipo de suelo de la norma nacional de ruido.

De acuerdo con los análisis realizados por el centro de monitoreo de la ANLA, la medida de manejo consistente en la aplicación de la “cuota de ruido” propuesta por la Aerocivil sí reduce los niveles de ruido, **pero no en la magnitud en la que se requiere para el cumplimiento de la norma**. Por lo cual la ANLA impuso una “**cuota de ruido ambiental**” que incluye algunos aspectos de la cuota de ruido de la Aerocivil más los límites máximos de emisión de ruido en función del uso del suelo, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1076 de 2015 y la Resolución 0627 de 2006.

La norma especial que solicita la Aerocivil se aplique, esto es, la Resolución 1599 de 2020, solo aborda la medición de niveles de ruido por aeronave (evento de ruido al paso de avión), cuyo objetivo es validar el cumplimiento de los procedimientos de abatimiento de ruido, seguimiento a la flota autorizada en el país en función del capítulo de ruido y temas de reconversión de flota.

La norma especial solo aborda dos (2) de los pilares que plantea el enfoque equilibrado de ruido relacionados con reducción de ruido en la fuente y procedimientos de abatimiento de ruido que no tienen en cuenta análisis de tipo ambiental en función de criterios establecidos por el MADS.

La ANLA no puede desconocer los criterios de tipo ambiental establecidos en la normatividad nacional y aplicar solamente una norma expedida por la Aerocivil que no aborda la problemática en su totalidad, incluso frente a lo que se plantea en el Enfoque equilibrado de la OACI.

Las normas de la Aerocivil y del entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial son complementarias, no sustitutivas.

De tal suerte que, la finalidad de las obligaciones impuestas en la modificación de la licencia ambiental es que la operación aérea en los horarios objeto de modificación cumpla con los estándares máximos permisibles de emisión de ruido en zonas residenciales establecidos en la Resolución 627 de 2006.

2.6. Respecto a la inaplicabilidad de norma especial y el defecto sustantivo al desconocer normas internas de carácter especial.

La Aerocivil menciona que la ANLA no aplicó la Resolución 1599 de 2020, también desconoce la Resolución A 40-17 de la OACI, en la cual se insta a los estados a cumplir con el enfoque equilibrado, que ningún estado imponga restricciones a las operaciones de las aeronaves que cumplan con el anexo 16. Dice la Aerocivil que la ANLA desconoce de forma sustancial disposiciones internacionales, lo que puede conllevar a sanciones de la OACI.

Por aplicar la Resolución 627 de 2006, norma general, y no la norma especial, Resolución 1599 de 2020, la Aerocivil menciona que hay una violación al debido proceso.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

Respecto a los argumentos de la Aerocivil, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

De acuerdo con lo expresado por la Aerocivil, es necesario precisar que la ANLA en el acto administrativo recurrido consideró lo siguiente:

“(…)

2. Que en el artículo 12 de la Resolución 0627 de 2006 del MADS se establece taxativamente lo siguiente:

“(…) Artículo 12. Ruido de Aeronaves: Para efectos de la emisión de ruido de aeronaves se tendrá en cuenta lo consagrado en la Resolución 2130 de 2004 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil o la que la adicione, modifique o sustituya. (….)”

Resolución que está asociada a la categorización de las aeronaves que operan en Colombia en 4 capítulos o etapas de ruido siendo 1 la más ruidosa y 4 la más silenciosa, al respecto es importante aclarar que los capítulos de ruido no son equivalentes a las cuotas de ruido, son categorizaciones distintas donde cuota 4 de ruido es la más ruidosa.

3. Que vía seguimiento y control ambiental mediante concepto técnico 00219 del 27 de enero de 2021 la Autoridad expuso lo resultados del estudio denominado “análisis técnico sobre la implementación de un protocolo de seguimiento al incumplimiento a los niveles de ruido establecidos por la OACI para el indicador PNL por tipo de aeronave”, concluyendo lo siguiente:

“(…) De acuerdo con lo anterior, los análisis técnicos realizados por la Aerocivil concluyeron que aplicar los procedimientos de medición y evaluación establecidos en la Resolución 2130 de 2004 (anexo 16 de la OACI), no eran procedentes para el aeropuerto internacional El Dorado. Finalmente y en cumplimiento de lo requerido por esta Autoridad en la Resolución 2130 de 2004, la Aerocivil planteó un nuevo protocolo ajustado a las condiciones de la terminal aérea objeto de seguimiento ambiental en el marco de lo cual mediante radicado ANLA No. 2020195788-1-000 del 6 de noviembre de 2020, la Aerocivil remitió el documento técnico denominado “PROTOCOLO DE MEDICIÓN Y EVALUACIÓN DE CUMPLIMIENTO A LOS NIVELES DE RUIDO EN LA OPERACIÓN AÉREA PARA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO –SKBODE LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C.”, la memoria justificativa de dicho Protocolo, el Reglamento Aeronáutico Colombiano anexo 13 – RAC 13 relacionado con los procedimientos sancionatorios aplicables por la Aerocivil en contra de los operadores aéreos y la Resolución 1599 del 26 de agosto de 2020 “Por la cual se adopta el Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los Niveles de Ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento” – SKBO de la ciudad de Bogotá, D.C.”. (….)”

(….)”

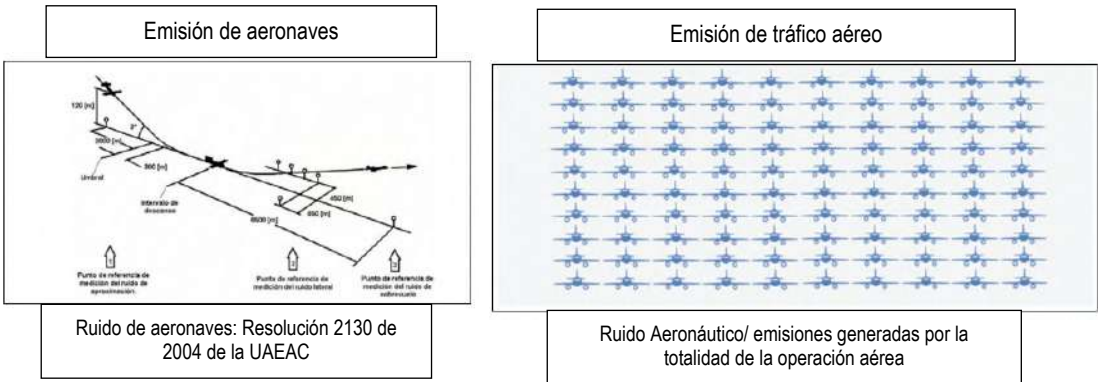
En tal sentido sea lo primero aclarar que a la fecha de expedición del presente [acto administrativo], la Resolución 2130 de 2004 no está vigente y la Resolución 1599 de 2020 “PROTOCOLO DE MEDICIÓN Y EVALUACIÓN DE CUMPLIMIENTO A LOS NIVELES DE RUIDO EN LA OPERACIÓN AÉREA PARA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO –SKBODE LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C.”, de forma general es el acto administrativo a través de la cual se establece un nivel máximo permisible por evento de ruido (paso de aeronave) y reglamenta los temas de reconversión de flota, constituyéndose como una herramienta de gestión del tránsito aéreo en función de dos (2) de los cuatro (4) pilares del enfoque equilibrado de ruido, relacionados con la mitigación de ruido en la fuente y el control al cumplimiento de los procedimientos de abatimiento de ruido, mas no hace parte de análisis de impacto ambiental por exposición sonora que aborde temas como la identificación de conflictos de uso de suelo, magnitud del impacto en función de la zonificación territorial al interior del AI, y tampoco aplica los principios establecidos en la Guía Uso de suelos en áreas aledañas a aeropuertos expedida por la Aerocivil el 23 de febrero de 2009²¹.

²¹ <https://www.aerocivil.gov.co/autoridad-de-la-aviacion-civil/reglamentacion/Normatividad%20Peligro%20Aviario/Gu%C3%ADa%20uso%20de%20suelos%20en%20C3%A1reas%20alrededor%20de%20aeropuertos.pdf>



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

En línea con lo anterior y buscando dar respuesta a las necesidades de evaluación, control y seguimiento ambiental del proyecto aeroportuario objeto de análisis, y partiendo de que la normativa nacional, Resolución 0627 de 2006 del MADS, dentro de sus procedimientos no se tiene el alcance específico para la medición de los niveles de ruido acumulado para día y noche en relación con las infraestructuras del transporte, hecho que limita la aplicación de los estándares máximos permisibles solamente a fuentes fijas, la ANLA, de forma subsidiaria se acogió al estándar internacional ISO 1996 para poder evaluar los niveles de ruido específicamente asociados a la operación aérea, los cuales en dicha norma se denominan ruido de tráfico aéreo (sumatoria de todas las operaciones), y que son denominados por la Aerocivil en el complemento de estudio de impacto ambiental “ruido aeronáutico”. A continuación, se ilustra la diferencia:



Fuente: [https://ambientebogota.gov.co/es/historial-de-noticias/-/asset_publisher/VqEYxdh9mhVF/content/ruido-ambiental-que-es-y-como-se-controla?](https://ambientebogota.gov.co/es/historial-de-noticias/-/asset_publisher/VqEYxdh9mhVF/content/ruido-ambiental-que-es-y-como-se-controla?_lang=es)

Tabla 5 Normas y estándares aplicables

Tipo de ruido	Norma aplicable	Objetivos de evaluación
Ruido de Aeronaves	Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – Anexo 16 de la OACI	Evaluación del evento único de paso de avión. Presta asistencia para el seguimiento y control a los estándares establecidos por grupos de aeronaves de acuerdo con sus características tecnológicas y procedimientos de vuelo. No tiene un carácter de indicador de impacto ambiental
	ISO 1996 – metodología de medición. Niveles máximos permisibles establecidos en la tabla 1 de la Resolución 0627 de 2006 del MADS (única fuente)	Evaluación de indicadores de ruido acumulado (niveles de ruido generados por varios eventos, que trasciende a los sectores aledaños al proyecto). Presta asistencia a los análisis de impacto ambiental en relación con los niveles de ruido al cual se encuentran expuestos los sectores en función de las emisiones de una fuente única (tráfico aéreo).

“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

Tipo de ruido	Norma aplicable	Objetivos de evaluación
Ruido ambiental	Resolución 0627 de 2006 del MADS – metodología de medición. Niveles máximos permisibles establecidos en la tabla 2 de la Resolución 0627 de 2006 del MADS (todas las fuentes que interfieren en el punto de observación)	Evaluación de indicadores de ruido acumulado (niveles de ruido producidos por todas las fuentes de emisión existentes en el punto de medición independiente de su procedencia o naturaleza). Presta asistencia a los análisis de impacto ambiental en relación con los niveles de ruido al cual se encuentran expuestos los sectores en función de las emisiones de una fuente única (tráfico aéreo).

De acuerdo con lo anterior y una vez analizada parte de la información pública existente sobre la evaluación y manejo de ruido en aeropuertos a nivel internacional, se destaca lo siguiente:

Página de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)

“(…)

El área de estudio considerada en la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido viene delimitada por la ubicación del aeropuerto, la disposición de sus instalaciones y tanto sus rutas de acceso aéreo, como los niveles de tráfico que desarrolla.

De acuerdo con el Artículo 9 del Real Decreto 1513/2005, **el ámbito territorial que deberá ser analizado, alcanzará los puntos del entorno de los grandes aeropuertos en los que se alcancen los valores de inmisión de Lden> 55 dB(A) y Lnoche> 50 dB(A).**²²

(…)” (subrayado y negrita fuera de texto original)

Página de la Federal Aviation Administration - FAA

“(…)

La FAA ha adoptado DNL 65 dBA como **el umbral de exposición significativa al ruido, por debajo del cual los usos del suelo residencial son compatibles,** pero a menudo también muestra contornos para niveles de ruido DNL 65, 70 y 75 dBA en mapas como referencia.²³

… Para tener en cuenta una mayor sensibilidad a la exposición al ruido durante la noche (que ocurre entre las 10 p. M. Y las 7 a. M.), Los cálculos de DNL agregan una ponderación de diez veces por cada vuelo nocturno, equivalente a que cada evento nocturno se mida como si hubieran ocurrido diez eventos diurnos

(…)” (subrayado y negrita) fuera de texto original.

Página de la European Union Aviation Safety Agency – EASA
Aeropuertos

“(…)

El principio de un «enfoque equilibrado» [66] para la gestión del ruido de las aeronaves en los aeropuertos implica evaluar (modelar) y supervisar (medir) la situación, definir una línea de base, objetivos futuros y un plan de acción de ruido asociado…

… Las partes operativas interesadas pueden poner más énfasis en ciertos elementos del enfoque equilibrado que en otros, dependiendo de los objetivos del aeropuerto con respecto a la reducción del ruido y la rentabilidad de las posibles medidas de mitigación. El 84% de los encuestados indicaron que las autoridades locales y / o nacionales definieron zonas de ruido de planificación del uso del suelo alrededor del aeropuerto y que el aeropuerto participa en los procesos de planificación del uso del suelo. Además, el 65% de los encuestados han implementado esquemas de aislamiento acústico para las comunidades locales. Para reducir los impactos del ruido, el 90% ha implementado procedimientos operativos de atenuación del ruido y el 43% emplea todos los siguientes: procedimientos de salida

²² file:///C:/Users/andre/Downloads/Memoria+Tecnica_MAD_Fasell.pdf
²³ https://www.faa.gov/regulations_policies/policy_guidance/noise/community/

“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

mejorados, procedimientos de llegada, procedimientos en tierra, procedimientos de pista preferencial y procedimientos para pruebas de motor en marcha.

Si bien reconocen que las restricciones operativas deben usarse solo después de considerar otros elementos del enfoque equilibrado, el 79% de los aeropuertos encuestados indicaron que emplean varios enfoques, incluidas restricciones para aeronaves más ruidosas (78% de los encuestados), restricciones de vuelos nocturnos (75%), restricciones de pista (48%), y límites de movimiento (18%) entre otros.”²⁴

(...)”

Ruido

“(...)”

- *Las mejoras tecnológicas, la renovación de la flota y el aumento de la eficiencia operativa han podido contrarrestar parcialmente el impacto del crecimiento reciente, pero aún ha habido un aumento en el ruido general desde 2014.*
- *En 2011, la aviación representó el 3,2% de la población total expuesta a niveles de Lden superiores a 55 dB de todas las fuentes cubiertas por la Directiva sobre ruido ambiental de la UE*
- *El número de personas expuestas a ruidos considerables en los 47 principales aeropuertos europeos muestra una posible estabilización, pero bajo el supuesto de que no hay cambios en la población ni expansión del aeropuerto.*
- *Se espera que la cantidad de aeropuertos importantes que manejan más de 50,000 movimientos de aeronaves anuales aumente de 82 en 2017 a 110 en 2040 y, por lo tanto, el ruido de la aviación puede afectar a nuevas poblaciones.*
- *La EASA está implementando nuevos procesos para verificar los datos sobre el ruido de las aeronaves y recopilar certificados de ruido de las aeronaves para respaldar un enfoque armonizado para la gestión del ruido de las aeronaves*
- *Se ha demostrado que la molestia reportada por los residentes por un nivel dado de ruido de aeronaves es mayor que la causada por otras fuentes de transporte.”²⁵*

(...)”

De otra parte, las prácticas internacionales reconocen la necesidad de:

- *Evaluar los impactos por ruido a través de niveles promedio, los cuales en el periodo nocturno incluso pueden llegar a los 50 dBA y en los promedios día – noche parten de los 55 dBA en adelante. Es decir que los análisis realizados por la Autoridad guardan relación con lo que se realiza a nivel internacional.*
- *Considerar las zonas residenciales como no compatibles con la actividad en relación con los contornos de ruido que se encuentran por encima de los 65 dBA Ldn, en tal sentido lo planteado por la Autoridad está en armonía con lo expuesto por la FAA, teniendo en cuenta que dentro de dicha curva la ANLA considera la existencia de conflictos de uso de suelo en relación con las zonas residenciales ya existentes.*
- *Penalizar las emisiones generadas en el periodo nocturno (incrementos a los niveles de ruido generados), con el fin de dar especial relevancia al periodo más sensible relacionado con el descanso, según la EASA los aeropuertos de la Unión Europea dentro de su aplicación del enfoque equilibrado de ruido siguen contemplando las restricciones como medida de manejo de ruido en periodos nocturnos.*

En tal sentido, la ANLA con el objeto de no incrementar significativamente el impacto ya existente asociado a las operaciones aéreas sobre la ciudad de Bogotá establece una cuota de ruido de carácter ambiental buscando controlar el levantamiento de la restricción nocturna sobre la zona

²⁴ <https://www.easa.europa.eu/eaer/noise/airports>

²⁵ <https://www.easa.europa.eu/eaer/noise>



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

con mayor densidad poblacional.

- Reconocer que el enfoque equilibrado de ruido no consiste en la aplicación sistemática de medidas sobre la fuente y sus procedimientos, sino en la sumatoria de esfuerzos sobre todos los aspectos involucrados (fuente, campo de propagación y receptor); es así que la EASA reconoce que las mejoras tecnológicas, la renovación de la flota y el aumento de la eficiencia operativa han podido contrarrestar parcialmente los impactos por ruido. Lo cual respalda lo considerado por la Autoridad en el acto administrativo recurrido, en donde expreso lo siguiente:

“...Las proyecciones de la implementación de la cuota de ruido QC realizadas por el centro de monitoreo ANLA (barras naranjas), muestran que dicha restricción es insuficiente para el manejo de los impactos por ruido observados durante el Plan Piloto”

Así las cosas y teniendo en cuenta lo consagrado en el Decreto 1076 de 2015 Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente, que señala lo siguiente:

ARTÍCULO 2.2.5.1.2.12. Norma de emisión de ruido y norma de ruido ambiental. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible fijará mediante resolución los estándares máximos permisibles de emisión de ruido y de ruido ambiental, para todo el territorio nacional. **Dichos estándares determinarán los niveles admisibles de presión sonora para cada uno de los sectores clasificados en la presente sección y establecerán los horarios permitidos, teniendo en cuenta los requerimientos de salud de la población expuesta.**

Las normas o estándares de ruido de que trata este artículo se fijarán para evitar efectos nocivos que alteren la salud de la población, afecten el equilibrio de ecosistemas, perturben la paz pública o lesionen el derecho de las personas a disfrutar tranquilamente de los bienes de uso público y del medio ambiente.

Las regulaciones sobre ruido podrán afectar toda presión sonora que generada por fuentes móviles o fijas, aún desde zonas o bienes privados, trascienda a zonas públicas o al medio ambiente.

Por todo lo anterior, la Autoridad consideró lo siguiente en el acto administrativo recurrido:

“... partiendo que los niveles de ruido ambiental y de emisión de la norma nacional, no definen protocolos de evaluación y estándares máximos permisibles específicamente relacionados la actividad objeto de análisis, esta Autoridad buscando posibilitar la evaluación de los potenciales conflictos de uso de suelo existentes en el AI en relación con los estándares máximos permisibles establecidos en la citada norma y el ordenamiento territorial definido dentro del área de influencia por la Secretaría de Planeación Distrital de Bogotá y la Secretaría de Planeación y ordenamiento de Funza, acoge a lo establecido en el Artículo 2.2.5.1.1.2 Definiciones para la interpretación de las normas, regulaciones y estándares de que trata el Decreto 1076 de 2015, Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible donde se establece entre otros aspectos lo siguiente:

“Emisión de ruido: Es la presión sonora que generada en cualesquiera condiciones trasciende al medio ambiente o al espacio público”.

Concluye que a la luz de la Resolución 0627 del 2006 del MADS que con los procedimientos de medición establecidos, no es posible determinar los aportes de ruido asociados a la operación aérea, por lo cual a través de las recomendaciones establecidas en el estándar ISO1996 determina los niveles de ruido que trascienden los límites del proyecto, asociados a las operaciones áreas para el indicador LAeq, T y aplica lo establecido en el párrafo Primero, de la tabla 1, del Artículo 9 relacionado, de la precitada norma que a la letra dice:

“Cuando la emisión de ruido en un sector o subsector, trascienda a sectores o subsectores vecinos o inmersos en él, los estándares máximos permisibles de emisión de ruido son aquellos que corresponden al sector o subsector más restrictivo.”

(...)”

Y también expresó:

“... es necesario imponer en dicho horario una cuota de ruido de carácter ambiental en



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

función de los estándares máximos permisibles establecidos en la norma nacional de ruido para zonas residenciales, sobre las trayectorias aéreas y no limitarse simplemente a una restricción de tipo tecnológica que resulta insuficiente; lo anterior en pro de salvaguardar a las comunidades vecinas del proyecto que manifestaron en la Audiencia Pública Ambiental, el interés de que sean protegidos sus horarios de descanso”

“...En línea con lo anterior, se hace necesario que la Autoridad Aeronáutica gestione su operación de tal manera que se desincentive el uso de aeronaves ruidosas en horario nocturno, generando mayores restricciones en función de aquellas que contribuyen con la generación de los conflictos de uso de suelo en el AI del proyecto.

(...)”

En conclusión y considerando que:

- 1. Es necesario evaluar y supervisar los niveles de ruido promedio, asociados a las operaciones aéreas (ruido acumulado) y no solamente limitarse a validar las certificaciones por ruido de las aeronaves, tal como lo plantea la Aerocivil, es decir que la resolución 0627 de 2006 del MADS, la ISO 1996 y la Resolución 1599 de 2020 de la UAEAC, son complementarias y no sustitutivas una de la otra.*
- 2. A la fecha se aplican estándares internacionales para la obtención de los niveles de ruido asociados específicamente a la operación aérea para los indicadores Ld, Ln y Ldn.*
- 3. Que el Decreto 1076 de 2015 consagra que las regulaciones sobre ruido podrán afectar toda presión sonora que, generada por fuentes móviles o fijas, aún desde zonas o bienes privados, trascienda a zonas públicas o al medio ambiente.*
- 4. Que analizados los niveles de ruido reportados por el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental en función de la tabla 1 de la norma nacional de ruido, los mismos advierten la existencia de conflictos de uso de suelo en relación con las zonas designadas como de uso residencial.*
- 5. Que de acuerdo con los análisis realizados por el centro de monitoreo de la ANLA, la medida de manejo consistente en la aplicación de la cuota de ruido propuesta por la Aerocivil, si reduce los niveles de ruido, pero no en la magnitud en la que se requiere.*
- 6. Y que de conformidad con lo establecido el parágrafo 1 del ARTÍCULO 2.2.5.1.5.16. Ruido de aeropuertos del decreto 1076, la ANLA podrá establecer medidas de mitigación de ruido para aeropuertos existentes y normas de amortiguación del ruido eventual, cuando se prevean ampliaciones de sus instalaciones de operación aérea o incrementos de tráfico, que para el caso de estudio se trata de la reconfiguración operacional del aeropuerto, ampliando el horario de operación en dirección a la ciudad de Bogotá, por lo cual en el horario objeto de modificación se establece una cuota de ruido de carácter ambiental.*

En ese sentido, la Autoridad encuentra que reponer el acto administrativo en el sentido de aplicar solamente la Resolución 1599 de 2020 de la UAEAC, no es procedente, teniendo en cuenta que la misma no tiene un carácter ambiental, pues no permite evaluar y controlar los impactos por ruido relacionados con niveles de exposición sonora acumulados producto de la operación aérea y conflictos de uso de suelo existentes en el AI; lo anterior, dado que su alcance está relacionado con la regulación de los niveles de ruido inherentes a las fuente, más no evitar efectos nocivos sobre la población, que perturben la paz pública o lesionen el derecho de las personas a disfrutar tranquilamente de los bienes de uso público y del medio ambiente, alcances que si están relacionados con los estándares de emisión de ruido de la tabla 1 de la resolución 0627 de 2006 del MADS.

Dicho lo anterior, la Autoridad Nacional reitera que la tabla 1 de la norma nacional de ruido aplica para la evaluación de los impactos por ruido asociados a la operación aérea, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1076 de 2015, en el marco de lo cual se advierten conflictos de suelo ya existentes.

No obstante y teniendo en cuenta la solicitud realizada por las comunidades consistente en señalar expresamente en la parte resolutive del acto administrativo recurrido, que en los horarios ampliados en la pista sur, con respecto al horario actual, tanto en la FASE II como FASE III, solo se permita la operación de aeronaves una cuota de ruido inferior a 4, y partiendo de lo expuesto a lo largo del presente [acto administrativo], los criterios técnicos de análisis de impactos ambientales para el



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

componente ruido que motivaron el establecimiento de una cuota de ruido de carácter ambiental se mantendrán, sin embargo serán expresados en términos de restricciones por cuota de ruido QC y su equivalente en niveles de emisión ruido para el periodo nocturno, como se describe a continuación:

Ajustar las condiciones de implementación de medidas ambientales para el manejo de los impactos generados en el periodo nocturno para fase operativa II y III, así:

Tabla 6 Medidas de Manejo Ambiental para la Fase II

PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental		PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental	
NORTE	5:00-6:59	Operación en cualquier dirección sobre la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4	SUR	5:00-6:59	Operación en cualquier dirección sobre la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4
	7:00-4:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015.		7:00-4:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015.

Tabla 7 Medidas de Manejo Ambiental para la Fase III

PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental		PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental	
NORTE	5:00-6:59	Operación en cualquier dirección sobre la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4	SUR	5:00-6:59	Operación en cualquier dirección sobre la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4
	21:00-23:59			21:00-23:59	
	00:00-4:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015.		00:00-4:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015.
	7:00 – 20:59			7:00 – 20:59	

De igual manera, el cumplimiento a la norma se seguirá abordando desde dos aspectos principales a saber:

1. La reducción de los niveles de ruido al exterior a partir de la implementación de medidas de reducción de ruido en la fuente, implementación de procedimientos de abatimiento de ruido, restricción a las operaciones que generan los mayores niveles de ruido, y ubicación de barreras acústicas en el campo de propagación entre el aeropuerto y los receptores de interés.
2. En los casos en que no sea posible garantizar que los niveles de ruido cumplan con la norma de ruido al exterior, se deberá presentar un plan de insonorización, de tal manera que se garantice la protección al interior de su vivienda.

2.7. Referente a la norma de ruido ambiental

La Aerocivil menciona que el Decreto 948 de 1995 establece que para la aplicación del principio de rigor subsidiario se debe tener en cuenta estudios técnicos en los planes de ordenamiento territorial.

Esta Autoridad Nacional considera que la Aerocivil no hace un correcto análisis e interpretación de la “tabla de medidas de manejo ambiental para la fase II” de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 por lo siguiente:

En primer lugar, esta Autoridad Nacional en la citada tabla no está hablando del principio de rigor subsidiario. Las medidas allí impuestas están directamente relacionadas con los límites máximos permisibles que establece el artículo 9 de la Resolución 627 de 2006.

La citada resolución, menciona que los límites máximos permisibles que debe cumplir, en este caso, el titular de la licencia ambiental son 55 decibeles para la noche y 65 decibeles para el día, tal cual como quedó en el acto administrativo recurrido. Vale la pena explicar que el valor ± 2 dBA corresponde a un valor de incertidumbre declarada por la Aerocivil en el complemento del EIA, para un intervalo de confianza del 95%, entendiéndose ésta como el intervalo o rango de valores en donde existe una duda razonable que se encuentre el valor real de la medida realizada.

Luego no puede concluir la Aerocivil que se vulneró el debido proceso por no tener en cuenta estudios técnicos para aplicar el principio de rigor subsidiario, pues las medidas

“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

impuestas no están en función de este principio, sino con base en los límites máximos permisibles que consagra la norma.

2.8. Sobre el desconocimiento del principio de congruencia

Menciona que la ANLA en el artículo décimo tercero exhorta a la Secretaría Distrital de Planeación para que incorpore en las políticas de ordenamiento territorial las determinantes del aeropuerto. Dice que las decisiones de las autoridades del distrito incidirán en el área de influencia del aeropuerto. Manifiesta que esta situación “permite avizorar la necesidad de ajustar lo relacionado con este trámite de acuerdo con las decisiones que se adopten sobre la materia”.

En este punto vale la pena mencionar que, mediante el artículo décimo sexto de la Resolución 1330 de 1995, por medio de la cual se otorgó la licencia ambiental para el proyecto del aeropuerto El Dorado, se advertía del conflicto de uso del suelo, así:

“Oficiar al DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACION DISTRITAL y a los Concejos Municipales de Santafé de Bogotá, Funza, Mosquera, con el fin de solicitarles que dentro de los planes de ordenamiento y uso del suelo se consagre expresamente la prohibición de continuar estableciendo zonas residenciales en las áreas aledañas al aeropuerto internacional El Dorado, a efectos de evitar que se continúe exponiendo a la comunidad a los riesgos ambientales y sanitarios derivados de la operación del mismo”.

En su momento, el entonces ministerio del Medio Ambiente oficio a las autoridades distritales con la finalidad de evitar los conflictos de usos del suelo que se presentaban en el aeropuerto El Dorado.

Igualmente, dentro del trámite administrativo de evaluación de la solicitud de modificación de la licencia ambiental, esta Autoridad Nacional convocó a la Secretaría Distrital de Planeación a la visita al área del proyecto con la finalidad de que tuviera conocimiento de primera mano del estado actual del proyecto.

Asimismo, esta Autoridad sostuvo varias reuniones con la citada secretaría con la finalidad de explicar y abordar los temas relacionados con los conflictos con los usos del suelo y socioambientales que se presentan en el área de influencia del aeropuerto.

Igualmente, es necesario mencionar que, por medio del Decreto 555 del 29 de diciembre de 2021 se expidió el plan de ordenamiento territorial del distrito de Bogotá.

En cuanto al nuevo POT, este no cambia la situación frente a los usos residenciales que están dentro del área del aeropuerto El Dorado. De acuerdo con los artículos 242 y 243 del citado decreto, el aeropuerto quedó dentro del Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos. En estas áreas se presenta, entre otras, la siguiente condición:

“En la Zona de Influencia Directa Aeroportuaria del Aeropuerto El Dorado, señalada en el mapa de áreas de Actividad, se permite el uso residencial existente a efectos de reconocimiento, sujeto a las acciones de mitigación de impactos por ruido, que establezca la Aeronáutica Civil.

En la Zona de Influencia Indirecta Aeroportuaria del Aeropuerto El Dorado, señalada en el mapa de Areas de Actividad, el uso residencial está sujeto a las acciones de mitigación de impactos por ruido, que establezca la Aeronáutica Civil”.

Esto quiere decir que, sigue existiendo el conflicto de uso de suelo entre el aeropuerto El Dorado y los usos residenciales que están dentro del área de influencia del aeropuerto. Por tal motivo, esta Autoridad Nacional considera que no es procedente ajustar alguna disposición del acto administrativo recurrido, tal como lo menciona la Aerocivil en sus argumentos.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

2.9. Frente a la imposición de obligaciones de imposible cumplimiento por cuenta del principio de legalidad impuesto a la Aerocivil

La Aerocivil cita las obligaciones del artículo décimo segundo del acto recurrido y explica que son obligaciones que no le compete cumplir a dicha entidad para lo cual cita el artículo 6 de la Constitución Política y una sentencia de la Corte Constitucional en relación con el principio de legalidad.

Esta Autoridad Nacional considera que no le asiste razón a la Aerocivil cuando menciona que se vulnera el principio de legalidad impuesto a la Aerocivil.

La Corte Constitucional ha dicho que, “el principio de legalidad es uno de los elementos más importantes del debido proceso y una barrera a la arbitrariedad y el abuso en el ejercicio del poder”²⁶. De ahí que las autoridades deben actuar con sujeción al principio de legalidad. El accionar de las autoridades no debe estar enmarcado en la voluntad propia de las personas, sino que este debe estar sujeto al orden constitucional y a la normatividad vigente, tal como veremos a continuación.

El artículo 121 de la Constitución Política establece que, “ninguna autoridad del Estado podrá ejercer funciones distintas a las que le atribuye la constitución y la ley”. Mientras que el artículo 5 de la Ley 489 de 1998, en relación con la competencia administrativa, consagra lo siguiente:

“Los organismos y entidades administrativos deberán ejercer con exclusividad las potestades y atribuciones inherentes, de manera directa e inmediata, respecto de los asuntos que les hayan sido asignados expresamente por la ley, la ordenanza, el acuerdo o el reglamento ejecutivo”.

Teniendo en cuenta la naturaleza jurídica de las unidades administrativas especiales, como lo es la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, lo anterior debe armonizarse con lo establecido en el artículo 67 de la citada Ley 489 de 1998, el cual establece lo siguiente:

“Organización y funcionamiento de Unidades Administrativas Especiales. Las Unidades Administrativas Especiales son organismos creados por la ley, con la autonomía administrativa y financiera que aquélla les señale, sin personería jurídica, que cumplen funciones administrativas para desarrollar o ejecutar programas propios de un ministerio o departamento administrativo”.

Dicho lo anterior, la ANLA fue creada como una 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. En el artículo 3 del Decreto – Ley 3573 de 2011 se asignaron, entre otras funciones, las siguientes:

1. Otorgar o negar las licencias, permisos y trámites ambientales de competencia del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, **de conformidad con la ley y los reglamentos**.

2. Realizar el seguimiento de las licencias, permisos y trámites ambientales.

(...)” (Negritas por fuera del texto original)

El artículo 49 de la Ley 99 de 1993 determina la obligatoriedad de la licencia ambiental, con respecto a la ejecución de obras, o el establecimiento de industrias o el desarrollo de cualquier actividad que, de acuerdo con la ley y los reglamentos, puedan producir un deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje.

²⁶ Sentencia C-091 de 2017 de la Corte Constitucional.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

En cuanto a la definición de la licencia ambiental, el artículo 50 ibidem establece que es la “autorización que otorga la autoridad ambiental competente para el desarrollo o ejecución de una obra o actividad, **para lo cual sujeta al beneficiario de ésta, al cumplimiento de las obligaciones**, con el fin de prevenir, mitigar, corregir, compensar y manejar los posibles efectos ambientales que la obra o actividad pueda ocasionar al medio ambiente”.

Por su parte, el artículo 2.2.2.3.1.3. del Decreto 1076 de 2015 establece el concepto y alcance de la licencia ambiental, así:

“Artículo 2.2.2.3.1.3. Concepto y alcance de la licencia ambiental. La licencia ambiental, es la autorización que otorga la autoridad ambiental competente para la ejecución de un proyecto, obra o actividad, que de acuerdo con la ley y los reglamentos, pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje; **la cual sujeta al beneficiario de esta, al cumplimiento de los requisitos, términos, condiciones y obligaciones** que la misma establezca en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos ambientales del proyecto, obra o actividad autorizada.

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

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

La licencia ambiental deberá obtenerse previamente a la iniciación del proyecto, obra o actividad. Ningún proyecto, obra o actividad requerirá más de una licencia ambiental”. (Negrita por fuera del texto original).

La Corte Constitucional, en relación con la licencia ambiental, estableció lo siguiente:

“(i) es una autorización que otorga el Estado para la ejecución de obras o la realización de proyectos o actividades que puedan ocasionar un deterioro grave al ambiente o a los recursos naturales o introducir una alteración significativa al paisaje (Ley 99/93 art. 49); (ii) tiene como propósitos prevenir, mitigar, manejar, corregir y compensar los efectos ambientales que produzcan tales actividades; (iii) es de carácter obligatoria y previa, por lo que debe ser obtenida antes de la ejecución o realización de dichas obras, actividades o proyectos; (iv) opera como instrumento coordinador, planificador, preventivo, cautelar y de gestión, mediante el cual el Estado cumple diversos mandatos constitucionales, entre ellos proteger los recursos naturales y el medio ambiente, conservar áreas de especial importancia ecológica, prevenir y controlar el deterioro ambiental y realizar la función ecológica de la propiedad; (v) es el resultado de un proceso administrativo reglado y complejo que permite la participación ciudadana, la cual puede calificarse con la aplicación del derecho a la consulta previa si en la zona de influencia de la obra, actividad o proyecto existen asentamientos indígenas o afrocolombianos; (vi) tiene simultáneamente un carácter técnico y otro participativo, en donde se evalúan varios aspectos relacionados con los estudios de impacto ambiental y, en ocasiones, con los diagnósticos ambientales de alternativas, en un escenario a su vez técnico científico y sensible a los intereses de las poblaciones afectadas (Ley 99/93 arts. 56 y ss); y, finalmente, (vii) **se concreta en la expedición de un acto administrativo de carácter especial, el cual puede ser modificado unilateralmente por la administración** e incluso revocado sin el consentimiento previo, expreso y escrito de su titular, cuando se advierta el incumplimiento de los términos que condicionan la autorización (Ley 99/93 art. 62). En estos casos funciona como garantía de intereses constitucionales protegidos por el principio de prevención y demás normas con carácter de orden público”²⁷. (Negrita por fuera del texto original).

A su vez, en relación con estos instrumentos la misma Corte Constitucional en la citada sentencia señaló que exigir “licencias ambientales constituye un típico mecanismo de intervención del Estado en la economía, y una limitación de la libre iniciativa privada, justificada con el propósito de garantizar que la propiedad cumpla con la función ecológica que le es inherente”.

²⁷ Sentencia C-746 de 2012 de la Corte Constitucional. Magistrado Ponente: Luis Guillermo Guerrero Pérez.

“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

La Corte Constitucional ha reconocido la licencia ambiental como un instrumento de manejo y control cautelar y planificador, así:

“La licencia habilita a su titular para obrar con libertad, **dentro de ciertos límites**, en la ejecución de la respectiva obra o actividad; pero el ámbito de las acciones u omisiones que aquél puede desarrollar aparece reglado por la Autoridad ambiental, según las necesidades y conveniencias que ésta discrecional pero razonablemente aprecie, en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos o impactos ambientales que la obra o actividad produzca o sea susceptible de producir. De este modo, la licencia ambiental tiene indudablemente un fin preventivo o precautorio en la medida en que busca eliminar o por lo menos prevenir, mitigar o revertir, en cuanto sea posible, con la ayuda de la ciencia y la técnica, los efectos nocivos de una actividad en los recursos naturales y el ambiente”²⁸. (Negrita por fuera del texto original).

Esta Autoridad Nacional, bajo el principio de legalidad, en el marco de sus funciones y teniendo en cuenta criterios abordados por la Corte Constitucional, expidió la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, en la cual impuso algunas obligaciones al titular de la licencia ambiental. Es decir que, impuso las obligaciones en el marco de un instrumento de manejo y control. No las impuso en el marco de la misionalidad que tiene beneficiario de la licencia ambiental, para este caso, la Aerocivil.

Por su parte, desde el punto de vista de competencia, conforme al Decreto 260 de 2004, podemos ver a la Aerocivil como autoridad aeronáutica y como prestador de servicios aeronáuticos. A esto se refiere la Aerocivil en sus argumentos dentro del recurso de reposición, para sustentar que no están obligados a cumplir con lo impuesto por esta Autoridad Nacional.

Sin embargo, no podemos dejar a un lado que, en este escenario la Aerocivil, además de ser autoridad aeronáutica y prestador de servicios aeronáuticos, es el titular de una licencia ambiental. De ahí surge el deber de cumplir con obligaciones que imponga la respectiva autoridad ambiental, en este caso, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.

Luego entonces, la Aerocivil está llamada a cumplir con las funciones que expresamente señale la ley, como autoridad aeronáutica, como prestador de servicios aeronáuticos y como beneficiario de una licencia ambiental. Lo cual indica que, bajo el principio de legalidad, la Aerocivil también deberá cumplir todos y cada uno de requisitos, términos, condiciones y obligaciones que impuso esta Autoridad Nacional, a través de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

2.10. En relación con la petición de los terceros intervinientes de revocar la decisión adoptada en la Resolución 1728 de 2021.

Respecto a estos argumentos de los terceros intervinientes, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

Una vez evaluados los argumentos del recurrente en donde entre otros aspectos manifiesta lo siguiente:

“En conclusión, el Aeropuerto “El Dorado” operó durante el “plan piloto para optimizar la operación aérea del Aeropuerto El Dorado” (resolución 01980 del 2 de octubre de 2019) con niveles de ruido por encima de lo permitido por la resolución 627 de 2006 y por lo recomendado por la OMS, lo que constituye una violación al derecho al ambiente sano, en su vertiente de contaminación auditiva y a derechos fundamentales por conexidad, afectaciones que resultan desproporcionadas, al extenderlas a horarios dedicados al descanso.

A esta misma conclusión llegó la ANLA en la Resolución que se recurre, por lo que no se entiende que, a pesar de este reconocimiento, se haya optado por ampliar los horarios de funcionamiento del aeropuerto ...”

²⁸ Sentencia C-035 de 1999 de la Corte Constitucional. Magistrado Ponente: Antonio Barrera Carbonell.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

La Autoridad considera importante recordar lo manifestado en [la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021], en relación con los análisis técnicos realizados por el centro de monitoreo ANLA donde se indicó lo siguiente:

- “(…)
- Los niveles de ruido asociados a la operación aérea durante la ejecución del Plan Piloto registraron valores por encima de lo establecido por la tabla 1 de la Resolución 0627 de 2006 del MADS, para zonas residenciales tal como lo manifestó el Representante a la Cámara doctor José Daniel López en su ponencia el pasado 2 de septiembre de 2021.
 - La aplicación de la restricción por cuota de ruido - QC propuesta por la Aerocivil es una medida de mitigación que sí reduce los niveles de ruido generados por la operación aérea.
 - Las proyecciones de la implementación de la cuota de ruido QC realizadas por el centro de monitoreo ANLA (barras naranjas), muestran que dicha restricción es insuficiente para el manejo de los impactos por ruido observados durante el Plan Piloto, por lo que es necesario imponer en dicho horario una cuota de ruido de carácter ambiental en función de los estándares máximos permisibles establecidos en la norma nacional de ruido para zonas residenciales, sobre las trayectorias aéreas y no limitarse simplemente a una restricción de tipo tecnológica que resulta insuficiente; lo anterior en pro de salvaguardar a las comunidades vecinas del proyecto que manifestaron en la Audiencia Pública Ambiental, el interés de que sean protegidos sus horarios de descanso.
- “(…)”

Y en el Artículo Primero del acto administrativo recurrido estableció entre otros aspectos lo siguiente:

Tabla 1 Medidas de Manejo Ambiental para la Fase II

PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental		PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental	
NORTE	5:00-5:59	Operación en dirección y sobre la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido ambiental LAeq, hora - 55 dBA ± 2 dBA evaluable en estaciones con categoría de uso de suelo residencial sobre las trayectorias aéreas - Para periodos semanales	SUR	22:00-22:59	Operación en dirección y sobre la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido ambiental LAeq, hora-55 dBA ± 2 dBA evaluable en estaciones con categoría de uso de suelo residencial sobre las trayectorias aéreas - Para periodos semanales
	6:00-4:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015.		23:00-21:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015.

Tabla 2 Medidas de Manejo Ambiental para la Fase III

PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental		PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental	
NORTE	5:00-5:59	Operación en cualquier dirección. Las operaciones sobre la ciudad de Bogotá tendrán restricciones por cuota de ruido ambiental LAeq, hora - 55 dBA ± 2 dBA evaluable en estaciones con categoría de uso de suelo residencial sobre las trayectorias aéreas - Para periodos semanales	SUR	5:00-5:59	Operación en cualquier dirección. Las operaciones sobre la ciudad de Bogotá tendrán restricciones por cuota de ruido ambiental LAeq, hora - 55 dBA ± 2 dBA evaluable en estaciones con categoría de uso de suelo residencial sobre las trayectorias aéreas - Para periodos semanales
	6:00-4:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015.		22:00-23:59	
				00:00-4:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015.
				6:00 – 21:59	

De lo anterior se colige que en los horarios objeto de modificación, la Autoridad estableció una cuota de ruido de carácter ambiental de conformidad con los estándares máximos permisibles de la norma nacional de ruido, que reclaman las comunidades en su recurso y adicionalmente validó que la imposición de dicha cuota no repercutiera negativamente en los niveles promedio noche como se expone a continuación.

“... de acuerdo con lo expuesto por esta Autoridad a lo largo del presente concepto técnico y en concordancia con lo considerado en el presente concepto, a continuación, se presentan análisis específicos relacionados con el comportamiento de los niveles de ruido continuos

“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

equivalentes ponderados A, para el periodo de referencia nocturno - Ln en función de:

- o La reconfiguración de la operación para las franjas horarias objeto de evaluación 5:00 a 5:59 (pistas norte y sur), 22:00 a las 23:59 (pista sur), con una cuota de ruido de carácter ambiental de 55 dBA, hora; en las estaciones con categoría residencial ubicadas en las trayectorias aéreas F002 y F003 – OACI (Bogotá), como estaciones de referencia para el análisis y que están directamente relacionadas.
- o La aplicación de la cuota de ruido QC propuesta por Aerocivil.
- o La aplicación estricta del protocolo de medición a los niveles de ruido por aeronave, en el marco de lo cual se excluyen todas las operaciones que incumplan el nivel máximo establecido por Aerocivil – como escenario de alcance máximo de lo planteado.

La descripción de los escenarios evaluados es la siguiente:

Tabla 1 Escenarios de evaluación de la efectividad de las medidas de manejo

Pista sur		Pista norte	
	Línea base 2019		Línea base 2019
	2019 + 55 dBA, hora (5:00)		2019 + 55 dBA, hora (5:00)
	2019 + 55 dBA, hora (5:00 y 22:00 a 23:59)		2019 + 55 dBA,hora (5:00) + QC
	2019 + 55 dBA, hora (5:00 y 22:00 a 23:59) + QC		2019 + 55 dBA,hora (5:00) + QC + Protocolo (Res 1599 del 2020 de la UAEAC).
	2019 + 55 dBA, hora (5:00 y 22:00 a 23:59) + QC + Protocolo (Res 1599 del 2020 de la UAEAC).		

Fuente: radicado 2021083394-1-000 del 29 de abril de 2021

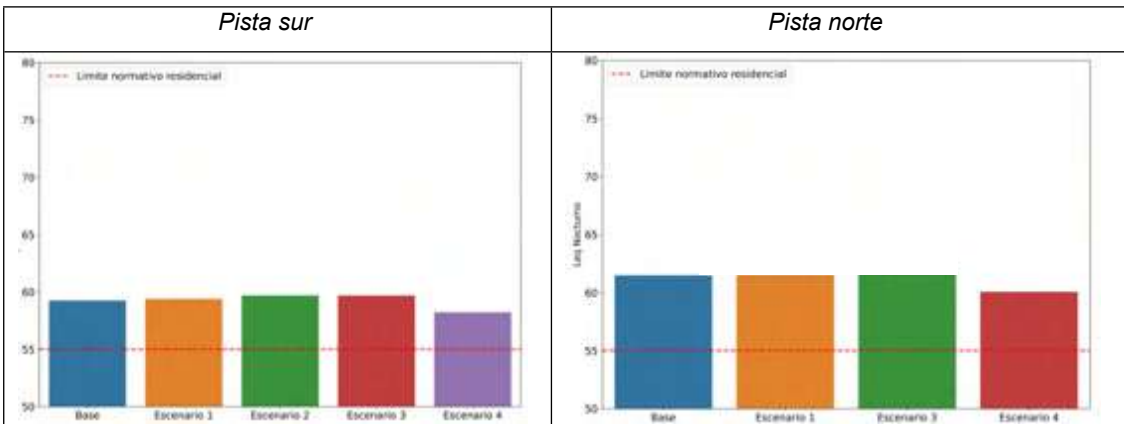


Figura 75 Estimación de la efectividad de las medidas de manejo – Periodo nocturno

Fuente: Centro de monitoreo

Nota 1: La estimación de los niveles de ruido para los escenarios de aplicación de la cuota de ruido QC y el protocolo de medición de niveles de ruido diseñado por la Aerocivil, fueron generados a partir de la aplicación de los criterios técnicos propuestos por la Aerocivil, ante lo cual las operaciones que incumplieran con los criterios técnicos establecidos en la operación general, eran remplazadas por aeronaves que si cumplieran dichos parámetros técnicos a partir de análisis de probabilidad de ocurrencia de los eventos y el promedio logarítmico de los niveles registrados por tipo de aeronave, que diera relevancia a los niveles más altos emitidos.

De acuerdo con las anteriores tablas y figuras, se puede observar que autorizar la reconfiguración operacional propuesta por la Aerocivil estableciendo una cuota de ruido de carácter ambiental de 55 dBA con una incertidumbre de ± 2 dBA²⁹ en las franjas horarias objeto de modificación, no representa incrementos significativos de niveles de exposición a ruido para el periodo nocturno en relación con lo que existe en la actualidad.

De igual manera, no se esperan mayores efectos extra auditivos al interior de las viviendas producto de los eventos individuales de paso de aeronaves, teniendo en cuenta que la cuota de ruido de carácter ambiental es bastante exigente; en el marco

²⁹ Valor de incertidumbre declarada por la Aerocivil en el complemento del EIA, para un intervalo de confianza del 95% entendiéndose esta como el intervalo o rango de valores en donde existe una duda razonable que se encuentre el valor real de la medida realizada.

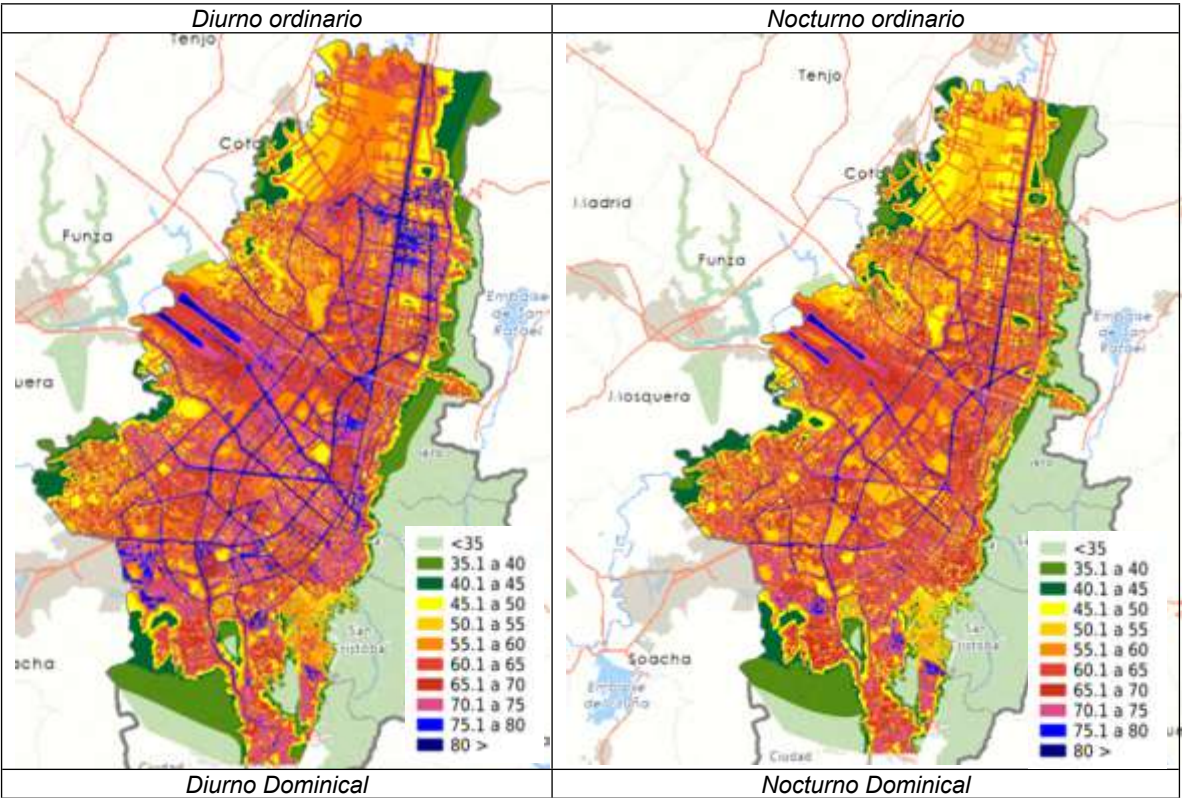
“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

de lo cual el uso de aeronaves ruidosas llevaría a limitar al máximo la frecuencia de paso de otras aeronaves en el entendido que usarlas abarcaría toda la cuota de ruido autorizada por esta Autoridad o por el contrario incentivaría el uso de las Aeronaves con categoría más silenciosa, que no generan mayores impactos con el fin de realizar el mayor número de operaciones posible dentro de la cuota de ruido de carácter ambiental otorgada para las franjas horarias objeto de evaluación.”

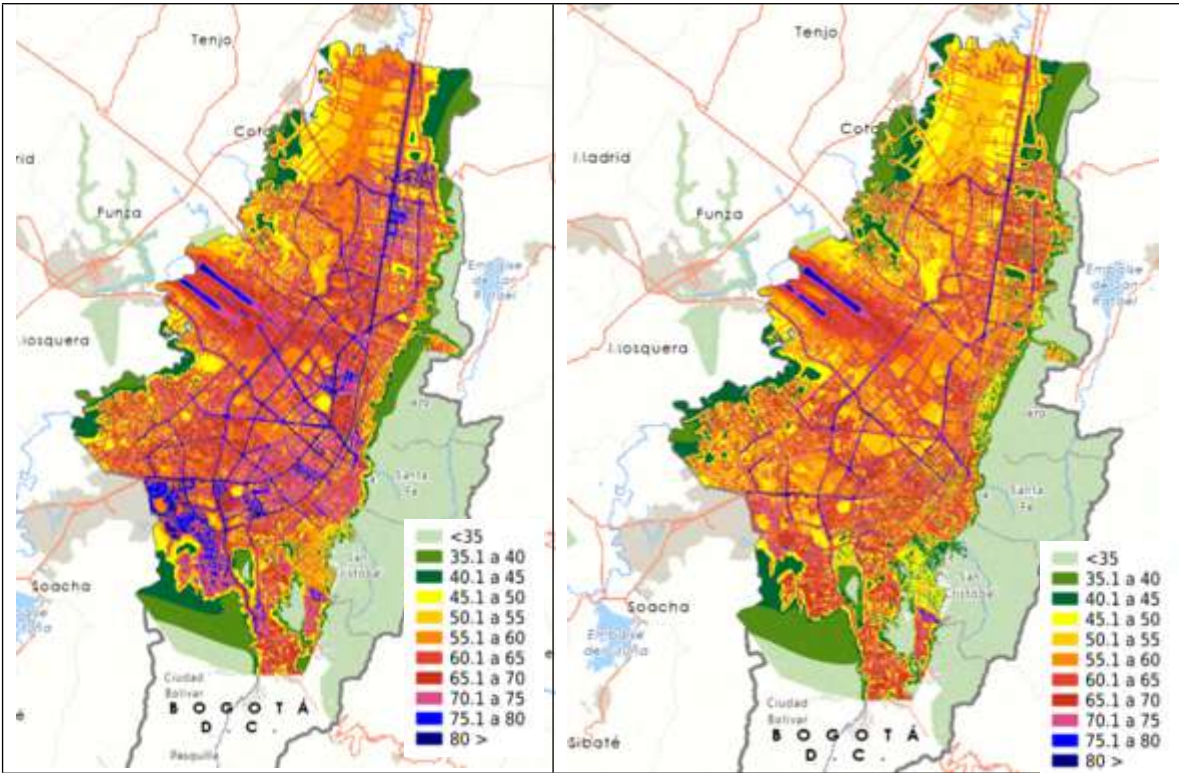
En tal sentido la Autoridad reitera que con el establecimiento de una cuota de ruido de carácter ambiental de 55 dBA con una incertidumbre de ± 2 dBA en las franjas horarias objeto de modificación, tiene como principal objetivo mantener la tendencia del medio en el mayor número de áreas posibles y no potencializar los impactos existentes previa solicitud de modificación, así como regular la frecuencia de paso de aeronaves o sus niveles de ruido, teniendo en cuenta como se indicó anteriormente, con un límite permisible hora, de 55 dBA ± 2 dB de incertidumbre, el uso de aeronaves ruidosas llevaría a limitar al máximo la frecuencia de paso de otras aeronaves o por el contrario incentivaría el uso de las aeronaves con la categoría más silenciosa existente.

De igual manera y en lo que respecta a los niveles de ruido a los cuales se encuentra expuesta la ciudad de Bogotá para los periodos día y noche, se evaluaron los mapas estratégicos de ruido de la realizados para la Autoridad ambiental del Distrito, Secretaria Distrital de Ambiente de Bogotá en el marco de lo cual La Autoridad en al acto administrativo recurrido consideró lo siguiente:

“(…) En relación con los Mapas estratégicos de ruido – MER, la SDA ha publicado lo siguiente:



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”



Fuente: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/ambiente/niveles-de-ruido-ambiental-en-bogota> - adaptado ANLA - consultado el 4/09/2021

III. En relación con lo expuesto en la página web de la SDA se destaca lo siguiente:

“Así mismo, según el horario del día, se tienen el LD (Nivel de Presión Sonora Día 07:01 – 21:00 horas) y LN (Nivel de Presión Sonora Noche 21:01 – 07:00 horas) expresados en decibeles (A). De estos se puede deducir que más del 80 % del ruido es ocasionado por el tráfico vehicular.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico -OCDE recomienda que, en áreas urbanas, el nivel de ruido ambiental no sea superior a los 65 decibeles (A), lo que equivale más o menos al sonido de una conversación en un sitio público o al de una aspiradora percibido a un metro de distancia de esta actividad.”

De lo anterior se colige que si bien es cierto el aeropuerto internacional El Dorado es una de las principales fuentes de emisión existentes en la capital, no es menos cierto que las fuentes de tráfico vehicular generan el mayor porcentaje de ruido en la ciudad, observándose en los mapas en las representaciones graficas de nivel, que las comunidades colindantes a vías principales, están expuestas a niveles de ruido iguales o superiores a generados por la operación del aeropuerto El Dorado, llegando incluso a niveles superiores de los 80 dBA. (...)”

Y en otro apartado añadió lo siguiente:

En línea con lo anterior, esta Autoridad encuentra que los análisis aportados por la Aerocivil en el complemento de Estudio de Impacto Ambiental, relacionados con los resultados de ruido ambiental dentro del AI, advierten que las condiciones actuales – Línea base para el componente ruido de la capital, permiten concluir que dicha área puede ser catalogada como acústicamente saturada³⁰, toda vez que los análisis presentados dan cuenta de que se excede la normativa ambiental para día y noche, producto de las emisiones de diversas fuentes existentes en la capital, no solamente asociadas al aeropuerto El Dorado.

Adicionalmente a lo anterior esta Autoridad en el marco del enfoque equilibrado de ruido de la Organización de Aviación Civil internacional impuso las siguientes medidas.

³⁰ Zona en que se sobrepasan repetidamente en cierto período de tiempo los niveles de ruido fijados por la reglamentación correspondiente

“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

Reducción de ruido en la fuente:

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

En el precitado acto administrativo del año 2015 y que fue expedido por la ANLA, se establecieron los lineamientos iniciales para la determinación de un nivel de ruido máximo permisible por evento de paso de aeronaves y el control a las actividades de reconversión de flota, que con la expedición de la Resolución 1599 del 2021, se consolidaron como una herramienta de control y seguimiento al cumplimiento de los procedimientos de abatimiento de ruido y la reglamentación de las actividades de cambio y/o modificación de aeronaves a tecnologías menos ruidosas, razón por la cual la Autoridad consideró que en el marco de la modificación solicitada por Aerocivil, se debían imponer obligaciones puntuales que permitieran continuar con la gestión iniciada en el año 2015, de tal manera que se demostrara el cumplimiento de las obligaciones establecidas por la Aerocivil a los operadores del aeropuerto El Dorado y por ende se logaran las reducciones de ruido esperadas con la adecuada ejecución de las medidas de mitigación de ruido en la fuente.

Planificación y gestión de la utilización en los terrenos

Presentar la formulación de un Plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI, de conformidad con lo establecido en la Tabla 1 de la norma nacional de ruido, asociado al área de influencia para el componente ruido definida por esta Autoridad, teniendo en cuenta los siguientes aspectos y demás aplicables en el marco de los 4 pilares del enfoque equilibrado de ruido, recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI:

- a. Cronograma y metodología para el desarrollo del Inventario de viviendas e instituciones existentes en el AI.
- b. En los casos en que no sea posible garantizar niveles de ruido óptimos al exterior, se deberá presentar un plan de insonorización³¹ acorde a lo obtenido en el inventario de viviendas y/o instituciones buscando garantizar niveles óptimos al interior de las mismas, de conformidad con las normativas aplicables. Estableciendo metodologías de evaluación objetivas y aplicables que permitan validar la existencia del impacto intramural.
- c. Construcción de las barreras acústicas laterales a las pistas con las especificaciones definidas por Aerocivil y especificadas en el numeral VII de la Fase I.

En conclusión, los análisis técnicos realizados por la ANLA permitían motivar la autorización de la modificación de la Licencia Ambiental en los horarios requeridos, por las siguientes razones:

1. El establecimiento de una cuota de ruido de carácter ambiental hora de 55 dBA, inducía a la Aerocivil a gestionar su operación en función del cumplimiento normativo hora.
2. El establecimiento de una cuota de ruido de carácter ambiental incrementaba los niveles de ruido promedio hora dentro de los parámetros normativos, lo cual se traducía en que se mantendría la tendencia del medio en relación con los niveles de ruido existentes para todo el periodo nocturno.
3. En relación con los efectos asociados a la molestia que podían presentar la comunidades por la operación en periodo nocturno, la gestión del tráfico aéreo debía enfocarse en una óptima relación de proporcionalidad, donde el uso de aeronaves ruidosas limitaba la frecuencia de ocurrencia de los eventos o por el contrario si se requería mayor número de operaciones, estas deberían efectuarse con la mejor tecnología disponible (aeronaves menos ruidosas), situación que disminuiría la percepción de molestia.
4. Los resultados de los mapas estratégicos de ruido de la ciudad de Bogotá advertían que el 80% del ruido ocasionado en la capital se debe al tráfico vehicular el cual registra niveles incluso superiores a los 80 dBA.
5. La aplicación de las medidas adicionales de manejo para el componente ruido, que fueron anteriormente descritas incluida la cuota de ruido de carácter ambiental, se diseñaron por fases de tal manera que se diera el espacio para el diseño de detalle de algunas medidas para su adecuada ejecución, el diagnóstico en profundidad de zonas de especial atención y el planteamiento de metodologías específicas que respondieran a las necesidades específicas del territorio.

³¹ Se mantiene el término insonorización usado desde la expedición de la licencia ambiental Resolución 1330 de 1995, sin embargo se hace referencia al aislamiento acústico de viviendas y demás infraestructuras.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

6. Se dio especial importancia a las medidas de manejo en el campo de propagación (barreras) y en el receptor (insonorización) que de cualquier forma garantizarán la atención del impacto generado por el proyecto, teniendo en cuenta que las medidas en la fuente son eficientes pero por sí solas no logran el objetivo del cumplimiento normativo y la protección de las comunidades.

De acuerdo con lo anterior, no habría razón para revocar el acto administrativo recurrido, toda vez que como se explicó anteriormente, la Autoridad abordó los impactos por ruido de forma integral y estableció las medidas suficientes y pertinentes, algunas de estas propuestas por Aerocivil.

2.11. Argumentos relacionados con el “plan de reconversión de flota aérea y cronograma de implementación producto de la Resolución 1599 del 26 de agosto del 2020 de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil.

Respecto a estos argumentos de los terceros intervinientes, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

En relación con la medida de manejo de reconversión de flota y la solicitud de establecer una fecha perentoria para el inicio de esta, sea lo primero aclarar que en cuanto a los operadores aéreos y sus aeronaves, son competencia directa de la Aeronáutica Civil, de conformidad con lo establecido en el Decreto 260 del 28 de enero del 2004, modificado por el Decreto 823 del 2017 “Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL) y se dictan otras disposiciones”, en el cual entre otras funciones establecen la siguiente:

“Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo”.

No obstante y tal como las comunidades lo exponen en su escrito, mediante Resolución 1599 del 26 de agosto del 2020 la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en el Artículo Quinto incorporó el concepto de plan de acción de reducción de los niveles de ruido para los explotadores aéreos, y dentro de las actividades a implementar se encuentran los planes de reconversión de flota, para lo cual se fija un periodo de 10 años, el cual rige a partir de la entrega de los mismos, pues el acto administrativo indica qué:

*“Dentro de los dos (2) meses siguientes contados a partir del vencimiento del término referido en el numeral inmediatamente anterior, **los operadores aéreos deberán formular y presentar ante la Autoridad Aeronáutica, “El Plan de Acción de Reducción de Niveles de Ruido.”***

Dicha formulación está condicionada en el Artículo Quinto de la Resolución 1599 de 2021 a que no exceda los diez años, por lo que no habría razón imponer una fecha de inicio, dado que la obligación cuenta con una circunstancia de temporalidad que la condiciona.

En tal sentido, la ANLA previo inicio de la operación (FASE II), solicitó a la Aerocivil la presentación de los planes de reconversión de flota y su cronograma de ejecución, de tal manera que se cuente con acciones claras de mitigación de ruido en relación con las fuentes de emisión que operan en la terminal aérea, se demuestre el cumplimiento de las obligaciones establecidas por la Aerocivil a los operadores del aeropuerto El Dorado y a partir de dicha de la información el centro de monitoreo de los recursos naturales de la ANLA, pueda estimar los porcentajes de mitigación del impacto una vez se ejecute en su totalidad la medida de reconversión de flota, y evalúe si se requieren esfuerzos adicionales en función del cumplimiento normativo.

De igual manera esta Autoridad resalta que la medida anteriormente descrita, corresponde a solo uno de los cuatro criterios técnicos que se contemplaron en el acto administrativo recurrido para la mitigación de los impactos por ruido.

Por lo anterior se confirma numeral 1.1 del Artículo Primero de la Resolución 01728 del 4 de octubre del 2021.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

2.12. Con relación al “Estudio finalizado de fauna silvestre en el humedal Gualí” y el “Estudio finalizado de actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza”.

Respecto a estos argumentos de los terceros intervinientes, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

Al respecto, es importante mencionar a las comunidades firmantes de este recurso que ante su argumento y dudas, es necesario mencionar que los estudios pendientes por radicar por la Aerocivil ante la Autoridad no son por sí solos garantía del cumplimiento automático de protección de las comunidades de fauna, la Autoridad entiende la preocupación que existe en los pobladores respecto al impacto denominado “Alteración de las comunidades de avifauna en humedales”; ahora bien, se afirma en la argumentación de la comunidad de manera general que “los estudios no son suficientes para garantizar derechos” (para este caso en particular, se asume hacen referencia a la protección del grupo faunístico sensible presente en el humedal El Gualí).

Sin embargo, es de aclarar que un estudio científico de grupos de fauna silvestre debe cumplir con parámetros metodológicos y estándares estadísticos de representatividad y validez, que arrojen resultados que puedan ser comparables con otro tipo de estudios poblacionales, ser replicables, reflejar las condiciones de presión sobre las poblaciones de una manera clara y adecuada sin sesgos de información en la captura de datos, y haber sido objeto de un análisis de resultados.

Esta información al ser radicada ante la Autoridad será objeto de un análisis minucioso para en una primera instancia, definir si la metodología empleada en tal muestreo es adecuada y representa idóneamente la situación del humedal El Gualí en relación al impacto objeto de análisis, a saber que no cuente con sesgos o vacíos en los datos; posteriormente se procederá a constatar la validez de resultados y si es o no pertinente la valoración otorgada al impacto por la Aerocivil, para a partir de ello tomar determinaciones al respecto.

Recordando además que de tales resultados se deben desprender acciones asociadas a la evaluación ambiental del proyecto, zonificación de manejo, y la ejecución de medidas de manejo y seguimiento acorde al análisis de la Autoridad Ambiental; cabe recordar además que, en relación con dicho estudio, a día de hoy con evaluación de impactos presentada por la Aerocivil la Autoridad ha puesto de manifiesto la incertidumbre sobre el impacto denominado “Alteración de las comunidades de avifauna en humedales”; y ha mantenido su punto de vista sobre la misma (evaluación sin sustento científico por parte de la Aerocivil).

Valido es también recordar que, la Autoridad propende por la protección del componente fauna, y si es el caso impondrá las medidas de manejo y seguimiento adecuadas para evitar/mitigar/compensar según sea la valoración final del impacto de “alteración de comunidades de avifauna en humedales”.

Por otro lado, las medidas de manejo y seguimiento asociadas al impacto “alteración de comunidades de avifauna en humedales” deben incluir un cronograma, el cual a su vez debe ceñirse y estar relacionado al estado de cumplimiento de la transición de fase I a fase II, tal y como se enuncia en la parte resolutive de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

En este mismo sentido el impacto denominado “Alteración a comunidades bovinas del municipio de Funza” ha sido objeto de solicitud específica de estudio, siendo este denominado “Estudio de afectación de las actividades de ganadería por el ruido aeronáutico en la zona rural del municipio de Funza”; nuevamente se recalca que más que la entrega de este estudio, lo importante será el análisis que haga la Autoridad con el propósito de evaluar la calidad de la información, su significancia, no existencia de sesgos y una metodología y objetivos adecuadamente cubiertos mediante la investigación llevada a cabo, para así tener herramientas técnicas que den respuesta a las diferentes dudas e incertidumbres que ha generado la evaluación ambiental de este impacto, y todo lo que ello implica en un estudio de impacto ambiental.

Por lo anterior, se confirman los numerales 1.4 y 1.5 del Artículo Primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

2.13. Frente al cronograma y metodología para el desarrollo de inventario de viviendas e instituciones existentes en el Área de Influencia -AI.

Respecto a estos argumentos de los terceros intervinientes, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

Es importante aclarar que si bien la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995 estableció en su Artículo Tercero numeral 3.1, “la elaboración de un censo predial actualizado, que incluyera todas las unidades de vivienda y edificación de servicio social y comunitario que estuvieran sometidas a niveles de ruido entre 65 y 75 decibeles, independientemente del uso del suelo, y de acuerdo con la modelación presentada para el año 1998”, las condiciones actuales en las que se solicita la modificación de la licencia ambiental son diferentes a las presentadas en el tiempo en el que se otorgó dicha autorización, tanto en lo que respecta a la operación del Aeropuerto El Dorado como en la configuración del territorio, requiriendo por ende, obligaciones con características especiales, acordes con los alcances de las actividades objeto de modificación y de la significancia de los impactos existentes y generados por el alcance de lo solicitado en la modificación y las condiciones específicas del territorio.

Cabe recordar que la obligación de la Aerocivil frente al desarrollo de este inventario de viviendas surge de la pertinencia de ampliar la información sobre las características socioeconómicas de las comunidades que se vean impactadas por el ruido, lo cual facilitará la aplicación de las medidas propuestas en el plan de manejo ambiental.

Es así, que la solicitud de un inventario de viviendas e instituciones está acompañada de una serie de condicionamientos y obligaciones específicas consagradas en el acto administrativo objeto de recurso, las cuales permitirán determinar clara y ampliamente aspectos específicos del territorio que coadyuven con la aplicación de las medidas de manejo, complementen los estudios técnicos y además identifiquen y caractericen en profundidad las áreas más sensibles y de desarrollo inapropiado en función de la actividad aeroportuaria.

Al respecto, es importante destacar que, para poder desarrollar un ejercicio adecuado de identificación e inventario de las viviendas e instituciones que se vean impactadas por el ruido, es necesario inicialmente que la Aerocivil elabore y presente un plan y una metodología enfocada en la atención de este impacto que permita, por ende, una correcta ejecución de la obligación impuesta.

Por otro lado, la presentación de la metodología es pertinente dado que, pese a que la definición del área de influencia reconoce la posibilidad de que en este sector se manifieste el impacto, es solo con la planificación del desarrollo de este inventario que se podrá tener una línea base clara y amplia para conocer las características de las comunidades que se vean impactadas, permitiendo así, un análisis específico, tal como se definió en el literal b, del numeral I de la FASE II del Artículo Primero de la Resolución 01728 del 4 de octubre de 2021, que a la letra dice:

*“En los casos en que no sea posible garantizar niveles de ruido que cumplan la norma de ruido al exterior, se deberá presentar un plan de insonorización acorde con lo obtenido en el inventario de viviendas y/o instituciones buscando garantizar niveles óptimos al interior de las mismas, de conformidad con las normativas aplicables. **Estableciendo metodologías de evaluación objetivas y aplicables que permitan validar la existencia del impacto intramural.**” (negrita y subrayado fuera de texto original).”*

No obstante, es necesario aclarar el alcance y aplicabilidad de la información obtenida en este inventario, ya que, si bien se encuentra dentro del Plan de Acción para mitigar el ruido de la operación aérea, su utilidad no se limita exclusivamente a esta medida de manejo; es decir, la información que se obtenga de este proceso le permitirá a la Aerocivil conocer con mayor precisión las características socioeconómicas del territorio a la hora de implementar diferentes medidas y acciones que a futuro pueda requerir durante su operación.

En todo caso y acorde con lo expuesto anteriormente, se reitera que es una obligación de la Aerocivil presentar el cronograma y la metodología³² para el inventario de viviendas y edificaciones sensibles para pasar de la Fase I a la Fase II, y la aplicación y resultados del mismo son una obligación para pasar de la fase II a la Fase III.

De igual manera hay que recordar que en relación con los impactos por ruido asociados a la modificación de licencia, las principales medidas de manejo están relacionadas con el establecimiento de la cuota de ruido de carácter ambiental que en el acto administrativo recurrido sustituyó, las restricciones por QC (cuota de ruido por tipo de aeronave) y la construcción de las barreras acústicas laterales.

³² La Aerocivil deberá tener en cuenta los temas relacionados en la parte considerativa de la Resolución 1728 de 2021 y aspectos legales vigentes sobre la materia.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

No obstante lo anterior, es importante precisar que por solicitud de las comunidades y de acuerdo con las consideraciones contenidas en el presente [acto administrativo], las disposiciones de la Resolución 1728 de 2021 serán modificadas, en el sentido de emitir la decisión en términos de restricción de cuota de ruido QC por tipo de aeronave, por lo que después de varios análisis del comportamiento sonoro con la implementación de dicha cuota, ésta será impuesta durante todo el periodo nocturno en el que se operaría en dirección a Bogotá.

Por los motivos anteriores, se considera pertinente condicionar la Fase I a la Fase II con la entrega de la metodología específica de estudio.

En línea con lo anterior, los recurrentes solicitan se incluya dentro del solicitado censo a la urbanización “Cofradía”, manzanas 42, 43 y 44 y a la urbanización Villa del Pilar, manzanas 4, 5, 6 y 7, y anexa pruebas en video del paso de las aeronaves, sin embargo, no se adjuntó más información que permitiera determinar la ubicación exacta de esas manzanas, necesaria para conocer si ya se encuentran dentro del área de influencia que fue impuesta por la Autoridad, y que corresponde a la zona con una cota máxima de 65 decibeles; al respecto, es menester resaltar que la Autoridad, ciñéndose a los lineamientos técnicos internacionales, impuso el área de influencia del proyecto a partir de argumentos técnicos, tal como se describe en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

Sin embargo y si bien, en el Artículo Tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 se establece que el área de influencia socioeconómica está conformada, entre otros, por una urbanización denominada Cofradía (incluye la urbanización Cofradía Sector II) de la UPZ Modelia, no se puede determinar si corresponde a la que se refiere la comunidad en su recurso.

En este caso, la localización específica de estos sectores es necesaria para que la ANLA pueda pronunciarse y determinar si a partir de los estudios técnicos realizados bajo los cuales se estableció el área de influencia, la urbanización “Cofradía”, manzanas 42, 43 y 44 y la urbanización Villa del Pilar, manzanas 4, 5, 6 y 7 hacen parte de ella, en cuyo caso la AEROCIVIL tendrá que aplicar el inventario de viviendas e instituciones, acorde con la metodología que previamente debe diseñar y presentar a la Autoridad.

En consecuencia, se confirma el numeral 1.6.1 del Artículo Primero de la Resolución 01728 del 4 de octubre del 2021.

2.14. Con relación a la entrega del diseño y cronograma de las barreras acústicas laterales

Respecto a estos argumentos de los terceros intervinientes, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

En lo que respecta a la entrega y diseño de las barreras acústicas laterales y a la solicitud de las comunidades recurrentes relacionada con que se exija la instalación de las barreras en FASE I, argumentando que la no instalación en dicha fase implica someter a las personas de las edificaciones de la zona de afectación a vulneraciones desproporcionadas de sus derechos, puesto que, como se ha dicho en reiteradas ocasiones, el paso a la FASE II conlleva a la ampliación de los horarios de funcionamiento de la pista sur, la Autoridad considera lo siguiente:

1. En atención a la solicitud realizada por las comunidades recurrentes relacionada con que solo se permita la operación de aeronaves que tengan una cuota de ruido inferior a 4 y partiendo de lo considerado en el concepto técnico que se acoge en el presente acto administrativo, las condiciones relacionadas con conservar la tendencia del medio en el mayor número de áreas posibles, principalmente sobre las trayectorias aéreas, se mantienen, sólo que la reconfiguración operacional se expresará en los términos requeridos por las comunidades.
2. En la actualidad el aeropuerto opera las 24 horas, es decir que las operaciones de aterrizaje y despegue por la pista sur, en el horario de las 5:00 am a las 5:59 am, se realizan desde el año 2015, al respecto es menester aclarar entonces, que el objeto de modificación en las dos (2) pistas es la dirección en que se realizan las operaciones aéreas, más no una apertura de los horarios de operación del proyecto.
3. La ejecución de la FASE II contempla no solamente que se opere en una (1) hora adicional en dirección a Bogotá, sino que en el horario de las 5:00 a las 6:59 a.m. se restrinjan las operaciones con aeronaves por cuota de ruido $QC \geq 4$, es decir se autoriza una (1) hora en dirección a Bogotá y se restringen dos (2) horas por QC.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

4. Gestionar la operación aérea usando aeronaves con emisiones acústicas reducidas, minimiza los efectos asociados a la molestia que podían presentar las comunidades por el paso de aeronaves con altos niveles de ruido en periodo nocturno.

Así las cosas, esta Autoridad reitera que con el establecimiento de las restricciones por QC para todo el periodo nocturno por las dos pistas, se focalizan los esfuerzos sobre aquellas aeronaves que refieren las comunidades en su quejas con el objetivo de restringir su operación en la totalidad del periodo nocturno que opera en dirección a Bogotá, escenario que además contribuye con el control y mitigación de ruido de tal forma que los impactos no se potencialicen de y se dé el espacio de diseñar y construir la medida que también requiere de tiempo para su adecuada ejecución.

Teniendo en cuenta lo anterior, es claro que tanto en la evaluación ambiental realizada por esta Autoridad en el concepto técnico 6113 del 4 de octubre de 2021 acogido mediante la resolución hoy recurrida, como en la conclusiones técnicas antes referidas, se advierte que, en relación con la franja horaria autorizada para la Fase II, las medidas de manejo para controlar los impactos están claramente definidas y se consideran viables desde el punto de vista ambiental, por lo tanto, se considera procedente modificar el numeral 1.6.3. del Artículo Primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 en el sentido de exigir el cronograma de las barreras acústicas laterales a las pistas propuestas para la presente modificación, con las especificaciones mínimas allí exigidas, esto, por cuanto el cronograma permitirá analizar la eficiencia y eficacia de las medidas implementadas por la Aerocivil frente a la franja horaria de la fase II.

No obstante, en lo relacionado con la franja horaria establecida para la Fase III, se confirma en su integralidad el numeral 2.1.4 del Artículo Primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

2.15. En cuanto a las aeronaves permitidas en los horarios ampliados

Respecto a los argumentos de los terceros intervinientes, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

En relación con las aeronaves permitidas en los horarios de ampliación [...] desde el punto de vista técnico no considera procedente acceder a la solicitud de revocatoria del acto administrativo recurrido, la Autoridad pone en manifiesto que en el pronunciamiento efectuado en la Resolución 01728 del 4 de octubre del 2021 se realizó en términos de niveles de ruido acumulado buscando no potencializar los impactos existentes y mantener la tendencia del medio en función de los niveles de ruido promedio de la operación aérea nocturna, así como gestionar la operación usando aeronaves con emisiones acústicas moderadas, con el fin de reducir los efectos asociados a la molestia que podían presentar las comunidades por el paso de aeronaves con altos niveles de ruido en periodo nocturno.

No obstante, y atendiendo la solicitud realizada por las comunidades consistente en señalar expresamente en la parte resolutive que, en los horarios ampliados en la pista sur, con respecto al horario actual, tanto en la FASE II como FASE III, solo se permita la operación de aeronaves que tengan una cuota de ruido inferior a 4 de acuerdo con lo establecido en el Anexo 16 de la Organización de Aviación Civil Internacional. “Protección al medio ambiente, Volumen I, Ruido de las aeronaves” y que adicionalmente no se permita la operación de vuelos privados.

La Autoridad aclara que, en relación con la prohibición de la operación de vuelos privados, la ANLA no tiene competencia para imponer dicha prohibición, dado que la misma está relacionada con temas de gestión del tránsito aéreo y no estrictamente con temas ambientales, más aún cuando dicha solicitud no está soportada en lineamientos de la OACI, ni en normativas ambientales. Sin embargo y en relación con el concepto de cuota de ruido basado en los lineamientos de la OACI y demás prácticas utilizadas en diferentes aeropuertos internacionales, la Autoridad procedió a estudiar escenarios adicionales a los estrictamente planteados por la Aerocivil, buscando generar un efecto similar o mejor al obtenido con la cuota de ruido de carácter ambiental, pues reitera lo manifestado en la Resolución 01728 del 4 de octubre de 2021 que a la letra dice:

“Las proyecciones de la implementación de la cuota de ruido QC realizadas por el centro de monitoreo ANLA (barras naranjas), muestran que dicha restricción es insuficiente para el manejo de los impactos por ruido observados durante el Plan Piloto, por lo que es necesario imponer en dicho horario una cuota de ruido de carácter ambiental en función de las estándares máximos permisibles establecidos en la norma nacional de ruido para zonas residenciales, sobre las trayectorias aéreas y no limitarse simplemente a una restricción de tipo tecnológica que resulta insuficiente; lo anterior en pro de salvaguardar a las comunidades vecinas del



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

proyecto que manifestaron en la Audiencia Publica Ambiental, el interés de que sean protegidos sus horarios de descanso.”

Al respecto [...], la viabilidad ambiental de la modificación del horario debe traducirse en mejorar o mantener la tendencia del medio en el mayor número de zonas posibles, y no potencializar los impactos existentes.

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

Tabla 5 Niveles de ruido Línea Base vs Niveles de ruido proyectados + QC - Pista Sur/EMRI 3

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

Fuente: Centro de Monitoreo de ruido

Nota 1: Incertidumbre ± 2 dBA
Nota 2: Los niveles de ruido acá presentados están asociados única y exclusivamente a operaciones aéreas durante un año (2019). Los horarios en los cuales los niveles de ruido se encuentran por debajo de los 60 dBA, están relacionados con eventos de ruido atípicos asociados en operaciones humanitarias o de estado, que no son frecuentes y sus niveles de ruido no son significativamente altos, por lo que los niveles de ruido son de tranquilidad y silencio.

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

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

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

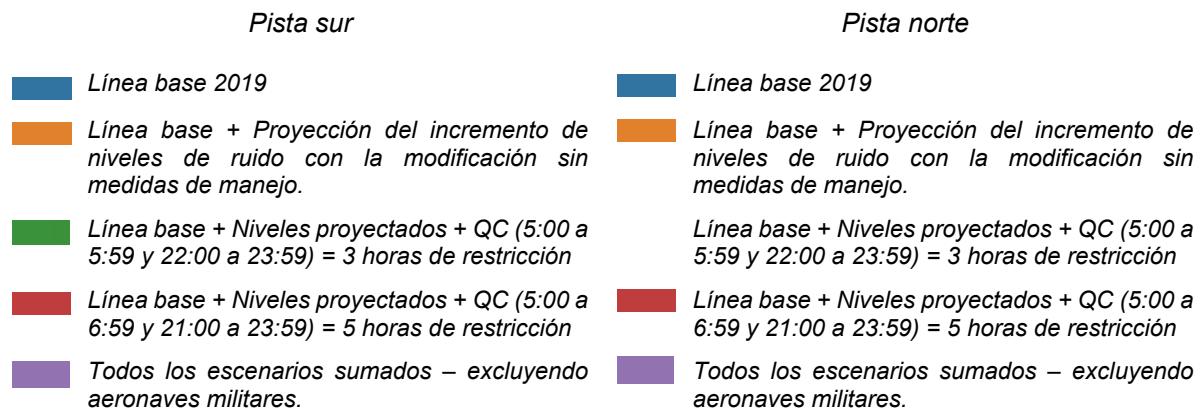
Fuente: Centro de Monitoreo de ruido

Nota 1: Incertidumbre ± 2 dBA
Nota 2: Los niveles de ruido acá presentados están asociados única y exclusivamente a operaciones aéreas durante un año (2019). Los horarios en los cuales los niveles de ruido se encuentran por debajo de los 60 dBA, están relacionados con eventos de ruido atípicos asociados en operaciones humanitarias o de estado, que no son frecuentes y sus niveles de ruido no son significativamente altos, por lo que los niveles de ruido son de tranquilidad y silencio.

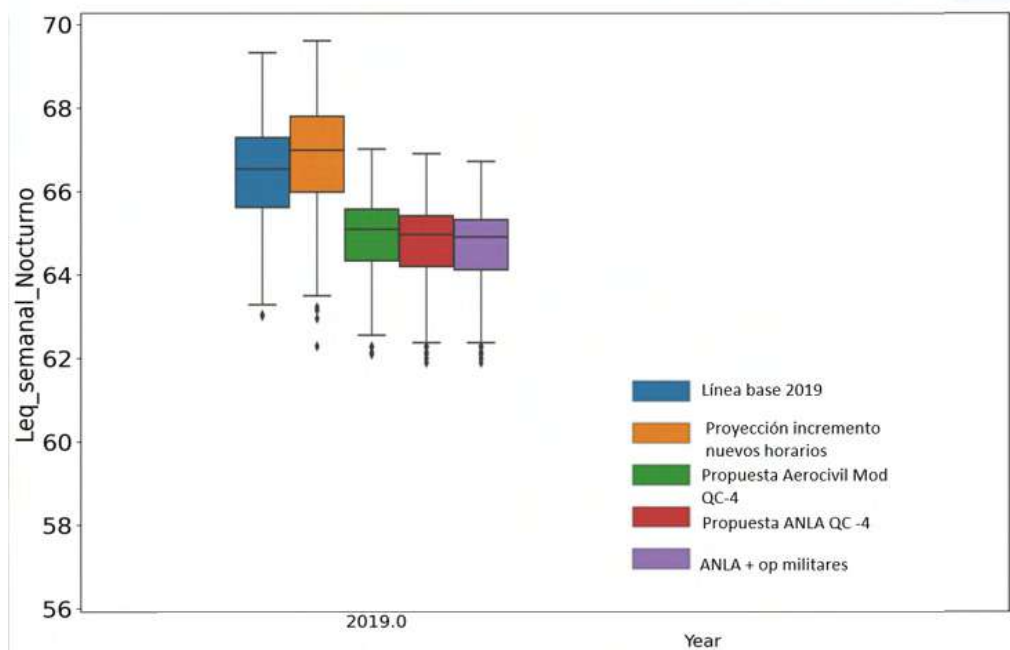
“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

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

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



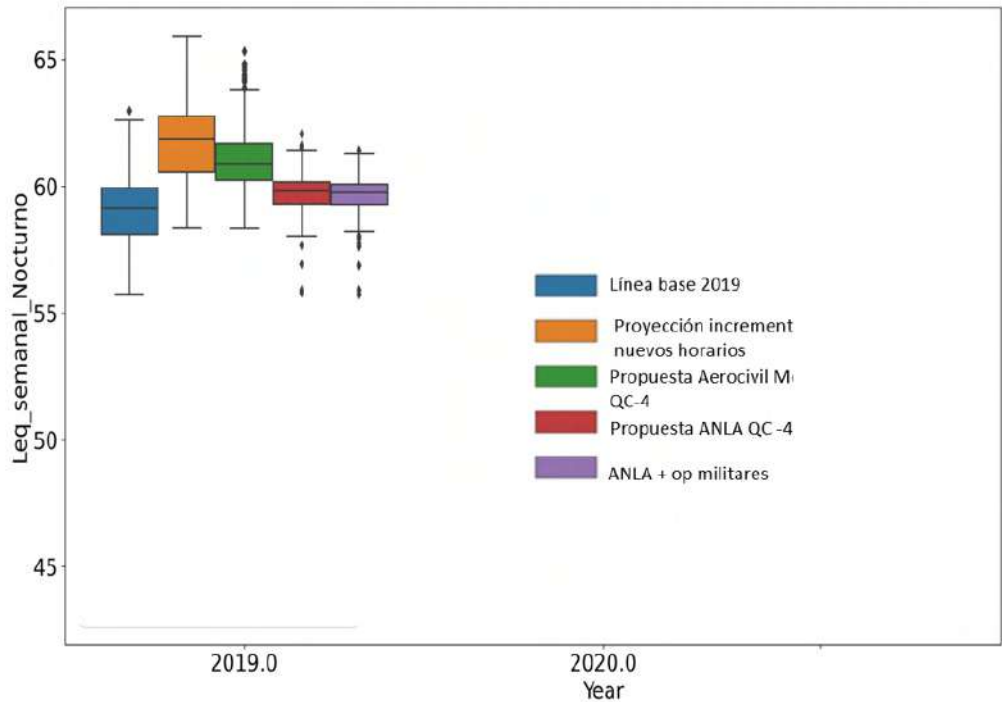
Gráfica 2 Niveles de ruido promedio nocturnos - LAeq Semanal – Engativá EMRI 2



Fuente: SVCA de Aerocivil – Procesado Centro de monitoreo ANLA

Gráfica 3 Niveles de ruido promedio nocturnos - LAeq Semanal – Fontibón EMRI 3

“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”



Fuente: SVCA de Aerocivil – Procesado Centro de monitoreo ANLA

De acuerdo con las gráficas anteriores, los niveles de ruido Línea base 2019, en la pista sur se encuentran en un rango de 60 dBA para la totalidad del periodo nocturno, sobre la localidad de Fontibón; para el caso de la pista norte los niveles de ruido se encuentran en el orden de 66 dBA.

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

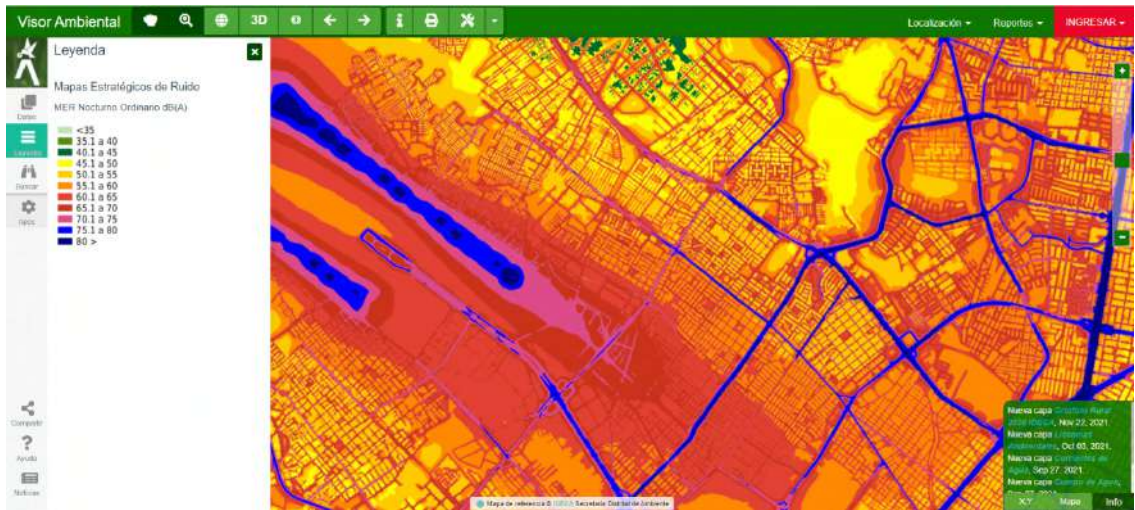
Sin embargo, en un escenario con restricción nocturna por cuota de ruido $QC \geq 4$ para el periodo nocturno total operado en dirección a Bogotá; es decir, aplicando las restricciones de las 21:00 a las 23:59 y de las 5:00 a las 6:59, por las dos pistas, se lograría un objetivo similar al planteado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

Al respecto se reitera que el cumplimiento a la norma se seguirá abordando desde dos aspectos principales a saber:

1. La reducción de los niveles de ruido al exterior a partir de la implementación de medidas de reducción de ruido en la fuente, implementación de procedimientos de abatimiento de ruido, restricción a las operaciones que generan los mayores niveles de ruido, y ubicación de barreras acústicas en el campo de propagación entre el aeropuerto y los receptores de interés.
2. En los casos en que no sea posible garantizar que los niveles de ruido cumplan con la norma de ruido al exterior, se deberá presentar un plan de insonorización, de tal manera que se garantice la protección al interior de su vivienda.

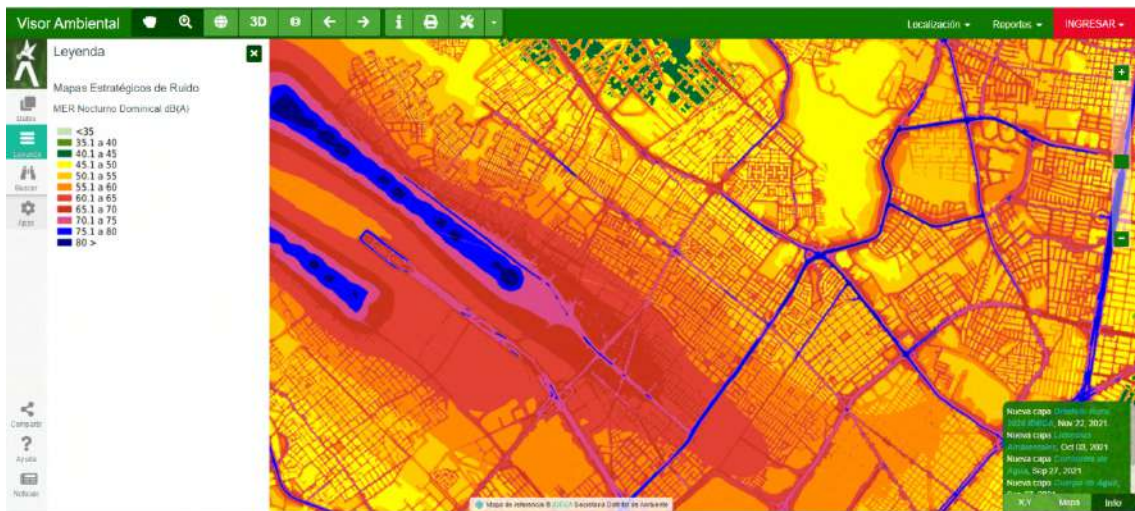
De igual manera para realizar un análisis integral de los posibles impactos que podrían llegar a generarse en los horarios objeto de modificación en relación con otras fuentes existentes en la zona, esta Autoridad llama a colación los resultados de los mapas estratégicos de ruido de Bogotá, realizados por la secretaria Distrital de Ambiente, a continuación, se presentan los resultados de los mapas para periodo nocturno ordinario y festivo.

“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”



Gráfica 4 Mapa de ruido nocturno - ordinario

Fuente: <https://visorgeo.ambientebogota.gov.co/?lon=-74.117975&lat=4.693030&z=14&l=5:1|117:1>



Gráfica 5 Mapa de ruido nocturno - festivo

Fuente: <https://visorgeo.ambientebogota.gov.co/?lon=-74.117975&lat=4.693030&z=14&l=5:1|117:1>

De acuerdo con lo manifestado por la SDA en su página web, los resultados de los mapas estratégicos de ruido de la ciudad de Bogotá advierten que el 80% del ruido ocasionado en la capital se debe al tráfico vehicular³³ el cual registra niveles incluso superiores a los 80 dBA.

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

Así las cosas y considerando:

1. Que es una solicitud expresa de las comunidades incluir dentro del acto administrativo que otorga la modificación, las restricciones por QC en los horarios objeto de evaluación; restricciones que en todo caso habían sido sustituidas por la denominada cuota de ruido de carácter ambiental de 55 dBA.
2. Que el aeropuerto El dorado debe tener un manejo integral sobre las dos pistas, de tal manera que se equilibren y reduzcan los impactos de forma homogénea sobre la ciudad de Bogotá.
3. Que de acuerdo con los análisis realizados por el centro de monitoreo de los recursos

³³ <https://oab.ambientebogota.gov.co/en-el-visor-geografico-puedes-conocer-los-niveles-de-ruido-ambiental-en-bogota/>

“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

naturales de ANLA, incluir la cuota de ruido QC solamente en los horarios objeto de modificación, demanda mayores esfuerzos en pro de mitigar los impactos por ruido en el periodo nocturno, razón por lo que se considera pertinente implementar las restricciones por QC en la totalidad del periodo nocturno autorizado en dirección a la ciudad de Bogotá por las dos pistas, lo que se traduciría en pasar de restringir tres (3) horas por la pista sur y una (1) hora por la pista norte, a restringir cinco (5) horas por cada una de las pistas en dirección a Bogotá.

4. Que, en términos de efectos extra auditivos, la gestión del tráfico aéreo en horario nocturno se enfocaría en la restricción operacional de las aeronaves más ruidosas que son aquellas, que por lo general refieren las comunidades en sus quejas, situación que disminuiría la percepción de molestia.
5. Que por las excedencias a la norma registradas por el SVCA, se dio especial importancia a las medidas de manejo en el campo de propagación propuestas por la Aerocivil y en el receptor (insonorización) que de cualquier forma garantizaran la atención del impacto generado por el proyecto, teniendo en cuenta que las medidas en la fuente son eficientes pero por si solas no logran el objetivo del cumplimiento normativo y la protección de las comunidades.
6. Que los resultados de los mapas estratégicos de ruido de la ciudad de Bogotá en periodo nocturno advierten que el tráfico vehicular es una de las principales fuentes de emisión de ruido de la capital, situación que se ve reflejada en la localidad de Fontibón, reportando niveles de ruido que oscilan principalmente entre los 65 dBA a los 70 dBA en vías colindantes con el aeropuerto El Dorado, por lo que producto de la implementación de las medidas de mitigación de ruido en el aeropuerto se espera que en algunas zonas la percepción de molestia por las operaciones aéreas disminuya, pero no con ellos los niveles promedio de exposición a ruido a los cuales se encuentran expuestas las comunidades.
7. Y teniendo en cuenta lo solicitado por la Aerocivil, relacionado con unificar la configuración de las dos pistas por temas de seguridad operacional tal como se expone [el acápite de la extensión del horario de la operación solicitada del presente acto administrativo].

La Autoridad considera procedente modificar el Artículo Primero en el sentido de ajustar las condiciones de implementación de medidas ambientales para el manejo de los impactos generados en el periodo nocturno para fase operativa II y III, así:

Tabla 6 Medidas de Manejo Ambiental para la Fase II

PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental		PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental	
NORTE	5:00-6:59	Operación en dirección y sobre la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4	SUR	5:00-6:59	Operación en dirección y sobre la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4
	7:00-4:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015.		7:00-4:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015.

Tabla 7 Medidas de Manejo Ambiental para la Fase III

PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental		PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental	
NORTE	5:00-6:59	Operación en dirección y sobre la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4	SUR	5:00-6:59	Operación en dirección y sobre la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4
	21:00-23:59			21:00-23:59	
	00:00-4:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015.		00:00-4:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015.
	7:00 – 20:59			7:00 – 20:59	

2.16.Argumentos relacionados con el plan de insonorización

Respecto a los argumentos de los terceros intervinientes, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

En lo que respecta a las actividades de insonorización y a la solicitud de las comunidades recurrentes relacionada con que se exija la implementación de la totalidad de la medida de insonorización en FASE II, la Autoridad reitera lo expuesto anteriormente, relacionado con que el establecimiento de la cuota de ruido de carácter ambiental tiene el objetivo de mantener la tendencia de los niveles de ruido a los cuales se encuentra expuesta la comunidad ubicada dentro del área de influencia del proyecto, por lo que se le adicionó una serie de obligaciones tendientes a mitigar aún más los impactos por ruido que existen en la actualidad.

“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

De acuerdo con lo anterior, nuevamente se aclara que en atención a la solicitud realizada por las comunidades recurrentes relacionada con que solo se permita la operación de aeronaves que tengan una cuota de ruido inferior a 4 y partiendo de lo considerado en el presente [acto administrativo] las condiciones relacionadas con conservar la tendencia del medio se mantienen, solo que se expresarán en los términos requeridos por las comunidades.

Así las cosas, la Autoridad comprende que en la actualidad pese a todas las medidas y esfuerzos realizados con el objeto de mitigar los impactos por ruido, todavía existen comunidades impactadas las cuales requieren de especial atención, situación que motivó la solicitud de formulación y presentación de un plan de acción para mitigar aún más los niveles de ruido, en donde se incluyeron las actividades de insonorización, sin embargo, no se puede dejar de lado que la medida de insonorización no es el único ejercicio que se impuso en pro de mitigar los impactos por ruido y que con el establecimiento de las restricciones por QC para todo el periodo nocturno por las dos pistas, que focalizan los esfuerzos sobre aquellas aeronaves que refieren las comunidades en su quejas con el objetivo de restringir su operación en la totalidad del periodo nocturno que opera en dirección a Bogotá, escenario que además contribuye con el control y mitigación de ruido de tal forma que los impactos no se potencialicen de forma desproporcionada y se dé el espacio de implementar la medida de insonorización que requiere de tiempo para su adecuada ejecución. En consecuencia, se confirma el numeral 2.1.2 de la Resolución 01728 del 4 de octubre del 2021.

2.17. Argumentos sobre la ficha PMA-PGS-02, información y comunicación

Respecto a los argumentos de los terceros intervinientes, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

La Autoridad considera que la validez de los procesos informativos radica en el acceso abierto a la información, y que su difusión no esté condicionada a la entrega previa a una entidad o persona particular, por ende, para garantizar que todas las personas puedan conocer los actos administrativos y demás documentos de interés de manera directa, la ANLA estableció previamente en los numerales 15.4 y 15.5 del Artículo Séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, que la Aerocivil hiciera uso de canales con acceso a toda la ciudadanía, como su página web en donde se presentara información actualizada relacionada con el cumplimiento de las medidas de manejo, actos administrativos y resultados de las estaciones de monitoreo de ruido, entre otros.

Acorde con lo expuesto, se considera que, con el cumplimiento de las obligaciones impuestas en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 se garantiza un acceso a la información directo, amplio y oportuno para todos los grupos de interés, sin prioridades a unos en particular. Adicionalmente, es importante que sean los mismos pobladores de las diferentes unidades territoriales del área de influencia, quienes en un ejercicio debidamente planeado, manifiesten cuáles son estos medios de comunicación, canales o herramientas más adecuados para que la Aerocivil dé a conocer la información de relevancia del proyecto (como convocatorias, entre otros), tema que será abordado más adelante en el numeral 2.32 del presente acto administrativo referente a la inclusión de información sobre los medios de comunicación masiva a emplear para convocar a la comunidad.

Habiendo realizado estas consideraciones, no se acepta la petición presentada en el presente numeral.

2.18. Sobre la extensión del horario de la operación solicitada (operación fluida)

Respecto a los argumentos de la Aerocivil, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

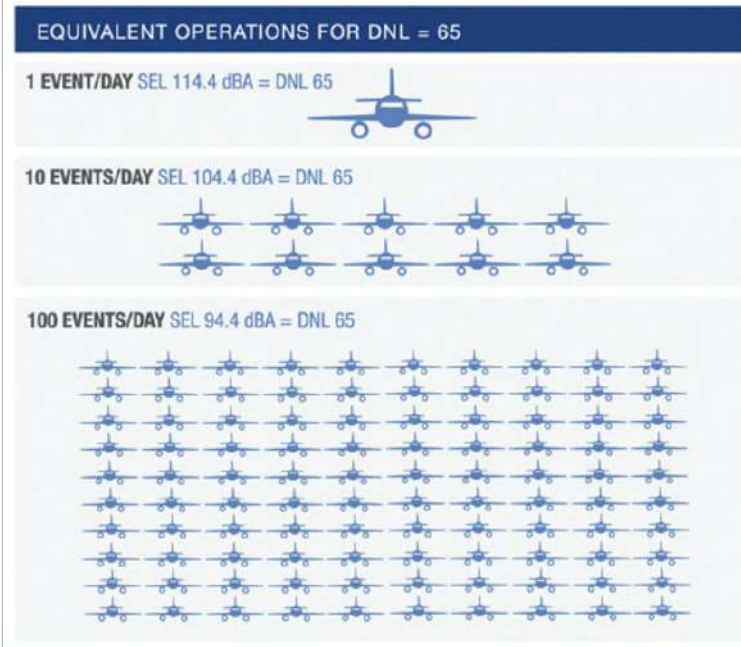
Una vez analizados los argumentos del recurrente en relación a que se considere que la restricción de cuota de ruido ambiental propuesta por la ANLA, no tiene en cuenta las características físicas, tecnológicas operacionales y clasificación de las aeronaves, dado que comparan los niveles de ruido SEL de diferentes modelos equivalentes, llama la atención de la Autoridad los cuestionamientos realizados por la Aerocivil a dichos análisis, cuando es un criterio usado por la Federal Aviation Administration, tal como observa en su página web:



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

Gráfica 4 Análisis de ruido de aeronaves para el indicador SEL

Dado que el DNL tiene en cuenta tanto la cantidad de ruido de cada operación de la aeronave como la cantidad total de operaciones que vuelan a lo largo del día, hay muchas formas en las que el ruido de la aeronave puede sumarse a una DNL específica. Un pequeño número de operaciones relativamente ruidosas puede dar como resultado el mismo DNL que un gran número de operaciones relativamente silenciosas.



Fuente: https://www.faa.gov/regulations_policies/policy_guidance/noise/basics/

Al respecto, se le reitera a la Autoridad Aeronáutica que las competencias de la ANLA están precisamente relacionadas con la evaluación de los impactos ambientales para indicadores de ruido acumulado de largo plazo, más no regular los niveles de ruido de las aeronaves de acuerdo con sus características tecnológicas.

En tal sentido, la Autoridad Nacional procedió a realizar análisis para el indicador normativo Ln (nivel de ruido nocturno), a partir del indicador SEL, en el marco de lo cual se observó lo siguiente:

1. Existen tipos de aeronaves que generan aportes importantes a los niveles de ruido promedio, los cuales trascienden a sectores de uso residencial generando impactos a las comunidades.
2. Los niveles de ruido promedio nocturnos línea base advertían excedencias a los estándares máximos permisibles de la tabla 1 de la Resolución 0627 de 2006 del MADS.
3. La cuota de ruido QC propuesta para Aerocivil para aplicación en los horarios objeto de modificación, era una medida de manejo eficiente pero no suficiente, por lo que se requería un mayor esfuerzo adicional para poder mantener la tendencia del medio en la mayor cantidad de sectores que fuera posible dentro del área de Influencia del proyecto.

Las situaciones anteriormente expuestas, motivaron la imposición de una cuota de ruido de carácter ambiental, que permitiera operar en dirección a Bogotá en condiciones controladas; ahora bien, en lo que respecta a los argumentos relacionados con que implementar la cuota de ruido de carácter ambiental reduce sustancialmente las operaciones por hora, la ANLA le recuerda a la Autoridad Aeronáutica que previa solicitud de modificación, las operaciones en dirección a Bogotá en los horarios objeto de solicitud, estaban restringidas en un 100%, por lo que indicar que la aplicación de la cuota de ruido de carácter ambiental reduce el número de operaciones, no se considera consecuente con la realidad del proyecto, dado que no se puede restringir algo que ya está restringido en un 100%.

En línea con lo anterior es menester resaltar que las solicitudes de modificación de licencia, de cualquier proyecto obra o actividad, no están sujetos a que la presentación de la solicitud de modificación sea un trámite meramente administrativo, que de garantía de que se otorgará la modificación solicitada exactamente en las condiciones requeridas y con la visión de crecimiento económico que a bien tenga el proyecto.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

Finalmente, y en lo que respecta a la configuración operacional autorizada y teniendo en cuenta lo manifestado por AVIANCA en su recurso de coadyuvancia a favor de la Aerocivil, donde al respecto manifiesta que:

“(…) El sentido de operación natural del Aeropuerto Internacional Eldorado es configuración occidente-oriental como consecuencia del viento predominante sobre el aeropuerto. Por lo anterior, limitar a una cuota de ruido en algunos horarios el sentido preferencial de operación, obliga a realizar cambios de pista recurrentes, situación que, aunque es practicable, trae consigo riesgos de seguridad operacional, especialmente del lado aire. (…)”

La Autoridad Nacional encuentra que la configuración implementada por fases debe mantenerse, sin embargo y considerando:

1. Que la configuración planteada en FASE II por la ANLA, buscaba que Aerocivil garantizara una adecuada gestión de su operación en función del cumplimiento de la cuota de ruido de carácter ambiental, independiente del horario de operación.
2. Que con el establecimiento de la cuota de ruido QC, Aerocivil puede gestionar las restricciones operativas desde la planeación de la operación, situación que no requerirá mayores ajustes en su ejecución.
3. Que, según lo manifestado por la Aerocivil, la entidad tiene limitantes de índole técnica para la aplicación de la configuración operacional resultante de la evaluación realizada por la ANLA y que derivado de esa situación se pueden incrementar los riesgos de seguridad operacional.
4. Y partiendo de que el horario de las 5:00 a.m. está relacionado con el inicio de actividades en el área de influencia del aeropuerto El Dorado, tal como se consideró en la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, por la cual se ajustó vía seguimiento el artículo primero de la Resolución 1034 de 2015 en el sentido de autorizar la ejecución del denominado Plan Piloto.

Se considera pertinente modificar el Artículo Primero de la Resolución en el sentido de ajustar las condiciones de implementación de medidas ambientales para el manejo de los impactos generados en el periodo nocturno para fase operativa II y III, el cual quedará como se establece en las tablas 3 y 4 del presente [acto administrativo].

2.19. Sobre la remisión diaria de los archivos de descarga del SVCA de la Aerocivil

Respecto a los argumentos de la Aerocivil, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

Una vez verificado el argumento del recurrente, es necesario aclarar que si bien la Autoridad cuenta con un usuario de acceso a la estación de trabajo (Workstation) del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental, con el cual se busca tener acceso permanente a la información generada por el sistema de Vigilancia y control ambiental de la Aerocivil, la existencia de este usuario no ha garantizado el poder realizar la consulta constante de dicha información, debido a fallas técnicas presentadas en la plataforma que a la fecha de emisión del presente concepto técnico no han sido solucionadas.

Dichas fallas técnicas fueron informadas por parte de la ANLA a la Aerocivil, manifestando la imposibilidad de acceso al sistema para la verificación permanente de los datos de operación del SVCA, con los que se busca hacer seguimiento continuo a las condiciones operacionales y niveles de ruido relacionados con el aeropuerto internacional El Dorado. Sin embargo, no se ha dado una respuesta donde se solucione de fondo la problemática de acceso a la información requerida por parte de la Autoridad, para efectuar las labores de seguimiento y verificación de las obligaciones ambientales adquiridas por la Aerocivil como titular de la licencia ambiental que autoriza y ampara la operación de las pistas del aeropuerto El Dorado.

Adicionalmente, es necesario señalar que el usuario con el que cuenta la Autoridad para la consulta de la información relacionada, permite el acceso remoto a un servidor informático desde el cual no es posible programar y/o automatizar la descarga y almacenamiento de los datos generados de acuerdo a las obligaciones establecidas, situación que puede solucionarse mediante el envío permanente de la información mediante correo electrónico, tal como fue solicitado en la obligación recurrida por la Aerocivil.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

Finalmente, es importante indicarle al recurrente la importancia de contar con la información relacionada con los niveles de ruido generados en el área de influencia del proyecto, ya que a partir de la misma se realiza la verificación de la eficacia y eficiencia de las medidas de manejo implementadas para la mitigación de los impactos ambientales ocasionados por la operación del aeropuerto.

En conclusión, se reitera que el hecho de contar con un usuario de acceso a las bases de datos de la Aerocivil no ha sido una condición que permita y garantice la consulta permanente de la información por parte de la Autoridad, por lo que se considera pertinente confirmar la obligación establecida en el numeral 1.3 del Artículo Primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

2.20. Sobre la metodología del Plan de Acción para el Tratamiento de los Conflictos de Uso del Suelo

Respecto a los argumentos de la Aerocivil, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

Frente a los argumentos expuestos por la Aeronáutica Civil, es pertinente aclarar que la Autoridad es conocedora de las entidades públicas en general y de las funciones que cada una desarrolla dentro de la organización del Estado.

Adicionalmente, es pertinente señalar que la ANLA fue creada como una 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 del país. Aunado a esto, en el artículo 3 del Decreto – Ley 3573 de 2011 se asignaron, entre otras, la siguiente función:

ARTÍCULO 3o. FUNCIONES. La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA– cumplirá, las siguientes funciones:

1. Otorgar o negar las licencias, permisos y trámites ambientales de competencia del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de conformidad con la ley y los reglamentos. (...)

Adicionalmente, los artículos 2.2.2.3.2.21. y 2.2.2.3.2.32. del Decreto 1076 de 2015 establecieron las competencias de las autoridades ambientales para otorgar o negar licencias ambientales a los proyectos, obras o actividades.

En lo que respecta a la obligación establecida en el numeral 1.6.1 del Artículo Primero, esta se encuentra relacionada con la presentación de una metodología y cronograma para la realización de un inventario de viviendas que se verían afectadas por los impactos ambientales con la operación del proyecto incluida en la solicitud de modificación de Licencia Ambiental, pues aun cuando se hayan implementado medidas de mitigación como reducción de ruido en la fuente y procedimientos de abatimiento de ruido en el marco de los cuatro pilares del enfoque equilibrado de la OACI, los mismos no son la solución única a la problemática, es así que como se manifestó anteriormente, la European Union Aviation Safety Agency – EASA reconoce que, las mejoras tecnológicas, la renovación de la flota y el aumento de la eficiencia operativa han podido contrarrestar parcialmente el impacto por ruido generado por las operaciones aéreas³⁴, dicha situación no es ajena a la realidad del proyecto aeroportuario objeto de evaluación, razón por la cual la Autoridad en el Concepto Técnico 6113 del 4 de octubre del 2021, acogido mediante Resolución 01728 de la misma fecha, expuso lo siguiente:

“(…)

En relación con el análisis de resultados de los niveles de ruido específico - EIA Aerocivil.

En lo que respecta a los niveles de ruido asociados única y exclusivamente a la operación aérea y aeroportuaria denominada en el complemento del EIA “ruido aeronáutico”, la Aerocivil presenta las siguientes figuras:

³⁴ <https://www.easa.europa.eu/eaer/noise>



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

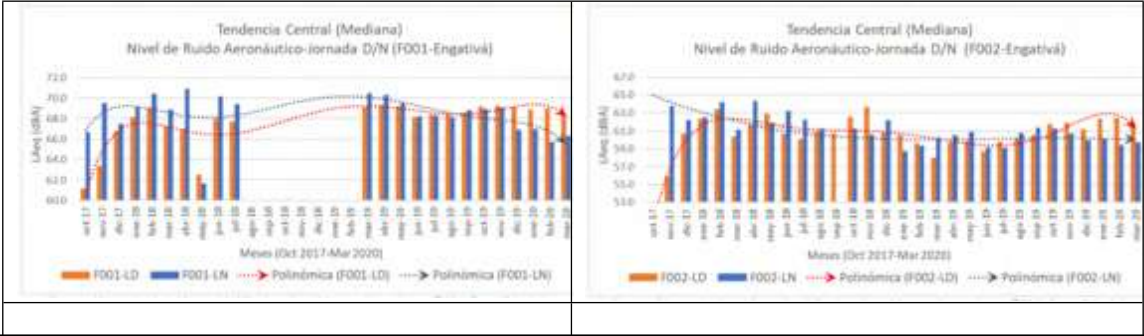


Gráfica 5 Niveles de ruido aeronáutico – Estaciones de Fontibón

Fuente: Complemento del EIA radicado No. 2021083394-1-000 del 29 de abril del 2021 – Cap. 5 - Adaptado Equipo ANLA

En relación con las gráficas de niveles de “ruido aeronáutico” presentadas para la localidad de Fontibón para el periodo 2017 – 2020, para la totalidad de las estaciones el nivel nocturno - Ln mensual con una incertidumbre de ± 2 dBA, registra excedencias para más del 50% de los meses monitoreados, no obstante, llama la atención de esta Autoridad que para la estación F032, los mayores niveles de ruido se registran en el periodo nocturno.

En lo que respecta al periodo día - Ld con una incertidumbre de ± 2 dBA para la mayoría de los meses monitoreados en todas las estaciones, la tendencia es a mantenerse dentro del límite normativo.

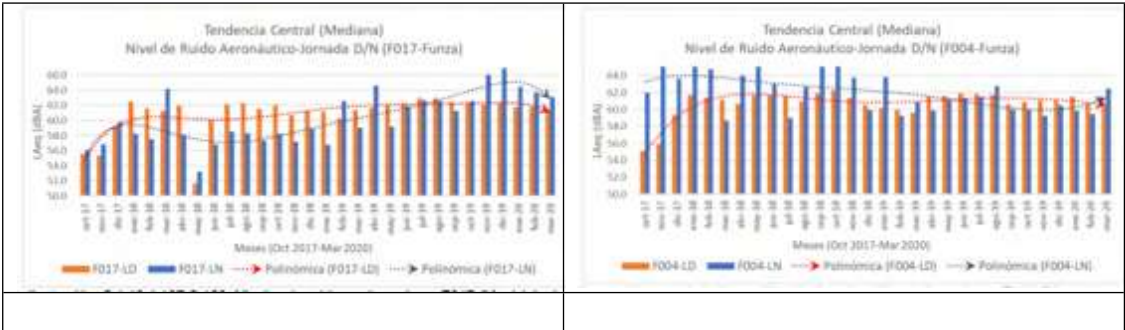


“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

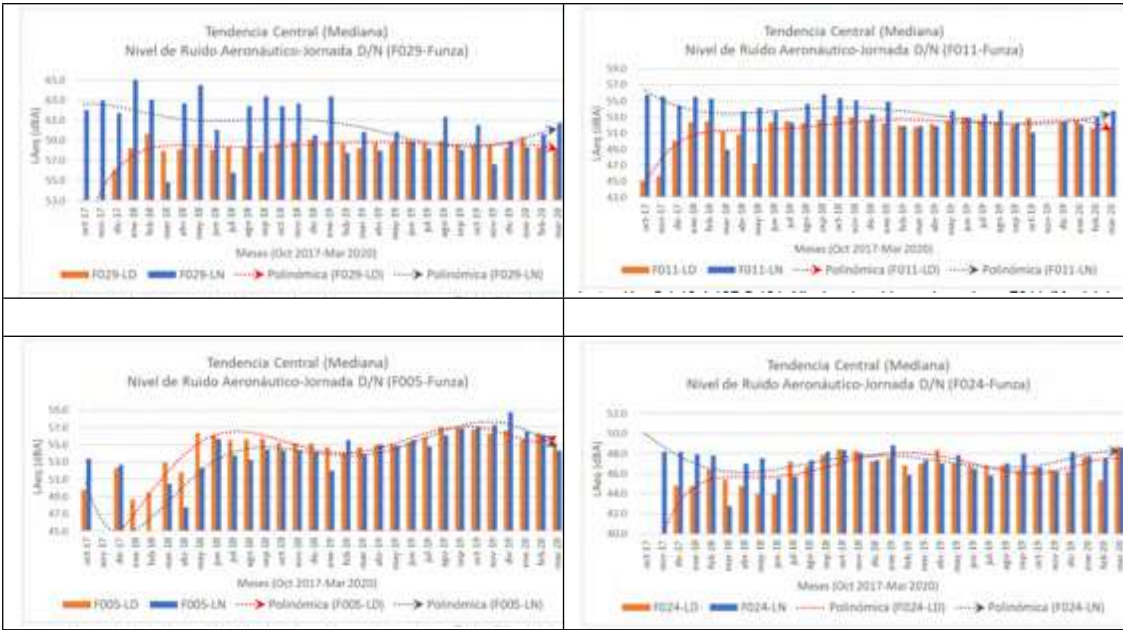


En relación con las gráficas de niveles de “ruido aeronáutico” presentadas para la localidad de Engativá para el periodo 2017 – 2020, para la totalidad de las estaciones el nivel nocturno - Ln mensual con una incertidumbre de ± 2 dBA, registra excedencias para más del 50% de los meses monitoreados en las diferentes estaciones.

En lo que respecta al periodo día - Ld con una incertidumbre de ± 2 dBA para los meses monitoreados en todas las estaciones se mantienen los niveles de ruido dentro del límite normativo, a excepción de la F001 y la F033 que son las más cercanas a la pista y en las cuales se registran excedencias.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”



Gráfica 7 Niveles de ruido aeronáutico – Estaciones de Funza

Fuente: Complemento del EIA radicado No. 2021083394-1-000 del 29 de abril del 2021 – Cap. 5 - Adaptado Equipo ANLA

En relación con el municipio de Funza y como se explicaba anteriormente dado el carácter restrictivo de la norma para zonas rurales, en lo que respecta a los niveles diurnos – Ld, se presentan excedencias; no obstante, frente a los estándares máximos permisibles para día en zonas residenciales los niveles registrados se encuentran dentro del rango y no presentan excedencias.

Ahora bien, en lo que respecta al periodo nocturno para todas las estaciones a excepción de las estaciones F011 y F024 y para una incertidumbre de ± 2 dBA, se registran excedencias a los niveles de ruido nocturnos. Para el caso de la estación F024, ésta se ubica en el casco urbano de Funza por fuera de la curva de 65 dBA Ldn, y no advierte conflictos de uso de suelo; toda vez que se encuentra dentro de los estándares permisibles para ruido, de acuerdo con la noma nacional de ruido.

En conclusión y teniendo en cuenta los resultados arrojados por el SVCA en relación con el ruido generado específicamente por las operaciones aéreas, esta Autoridad encuentra que si bien es cierto la operación del aeropuerto El Dorado no es la única fuente presente en el AI definida para el proyecto, no es menos cierto que si es una fuente de emisión que contribuye con las excedencias normativas reportadas por la Secretaría Distrital del Ambiente en sus Mapas Estratégicos de ruido.

(...)” (Subrayado y negrita fuera de texto original) “

Es decir que se requieren esfuerzos adicionales en pro de mitigar, corregir o compensar los impactos ambientales generados por la operación del proyecto aeroportuario. En línea con lo anterior se hace necesaria una caracterización en detalle del área de influencia del proyecto, que requiere el planteamiento de una metodología de estudio específica que permita el logro de los objetivos.

Al respecto, se aclara que el inventario solicitado no se constituye en una acción relacionada con el cumplimiento de las funciones y competencias de las entidades estatales como lo son la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital o el Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC, sino que específicamente se constituirá en una herramienta útil que permitirá localizar y caracterizar en detalle, aquellos lugares que requieren de especial atención en relación con el diseño y aplicación de las medidas de manejo en el receptor y campo de propagación, y el complemento a los estudios técnicos relacionados con los impactos ambientales generados por el proyecto.

La medida se plantea entonces como una oportunidad para que la Aeronáutica Civil sea quien defina la metodología, acciones a realizar y la temporalidad de estas, con el fin de garantizar una efectiva implementación de las medidas de manejo a las que haya lugar en el marco de la ejecución del Plan de acción de mitigación de ruido requerido por la Autoridad, y además se tenga un diagnóstico detallado de lo que denomina la OACI en su documento 9184 Manual de planificación de

“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

aeropuertos, Parte 2 Utilización del terreno y control del medio ambiente, como uso incompatible de terreno.

El inventario solicitado deberá estar enfocado en la caracterización de las unidades presentes en el área de influencia, independientemente del uso del suelo, cuyo objetivo es identificar y caracterizar en profundidad las áreas más sensibles y de desarrollo inapropiado en función de la actividad aeroportuaria, dentro de lo cual se resalta, que en el marco del proceso de evaluación se determinó la presencia dentro del AI de áreas sensibles como hogares geriátricos, instituciones educativas y viviendas, entre otros.

De acuerdo con lo anterior, la Autoridad concluye que la obligación impuesta en el numeral 1.6.1 del Artículo Primero tiene una connotación netamente ambiental, por lo que la Autoridad difiere de lo manifestado por la Aerocivil en su recurso, donde indica que se están solicitando acciones que son competencia de otras entidades, y en consecuencia se confirman los numerales 1.6 y 1.6.1. del Artículo Primero de la Resolución 01728 del 4 de octubre de 2021.

2.21. Argumentos de la Aerocivil para no aplicar análisis de cumplimiento normativo a la luz de la tabla 1 de la Resolución 0627 de 2006 del MADS

Respecto a los argumentos de la Aerocivil, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

En relación con la inaplicabilidad del concepto de emisión de ruido a la luz de lo dispuesto en la tabla 1 de la Resolución 0627 de 2006 del MADS, y la solicitud de que en su lugar se aplique solamente lo establecido por la Aerocivil en el marco del anexo 16 de la OACI, argumentando que “en su misión y objetivos de ser garantes de la normas del Ministerio de Transporte y las facultades adjudicadas del Estado como entidad a cargo de la reglamentación, prestación de los servicios aéreos y todo lo que infiere a la seguridad de aviación civil colombiana, acoge la metodología de caracterización y evaluación de emisión de niveles de ruido de aeronaves con fines de vigilancia u certificación de homologación acústica para las aeronaves establecida mediante el Anexo 16, Volumen 1 - OACI y así se reconoce en la Resolución 627 en el Artículo 12”.

Al respecto, la Autoridad aclara nuevamente que el concepto de emisión de aeronaves y el de emisión del tráfico aéreo y/o ruido aeronáutico es distinto, en el marco de lo cual las regulaciones emitidas por la OACI y las emitidas por el Ministerio de Ambiente y desarrollo Sostenible son complementarias y no sustitutivas una de la otra, pues como se explicó anteriormente las de la OACI abordan objetivos de seguimiento y control al evento de paso de avión de acuerdo con su tecnología y procedimientos de vuelo, y la del MADS tiene como objetivo principal establecer las metodologías de medición de emisión de ruido y ruido ambiental y normas complementarias, y se encarga de establecer estándares máximos permisibles sobre los cuales ninguna fuente de emisión de ruido se encuentra exenta de cumplimiento, pues los mismos están definidos para evitar efectos nocivos que alteren la salud de la población, afecten el equilibrio de ecosistemas, perturben la paz pública o lesionen el derecho de las personas a disfrutar tranquilamente de los bienes de uso público y del medio ambiente, y no definen que en función del tipo de fuente el ser humano está en la capacidad de soportar cargas contaminantes de ruido distintas.

De igual manera el Artículo 107 de la ley 99 del 93, dice que las normas son de carácter público y no permiten ninguna excepción, ni transacción de su cumplimiento, si el análisis de impacto ambiental se circunscribe simplemente a la medición del ruido asociado a las aeronaves de manera individual, a la luz de las reglamentaciones que para tal efecto expida la Autoridad Aeronáutica, sería transferir la competencia a Aerocivil.

Así las cosas y en concordancia con el ARTÍCULO 2.2.5.1.2.12. Norma de emisión de ruido y norma de ruido ambiental, que entre otros aspectos consagra:

“(…)

Las regulaciones sobre ruido podrán afectar toda presión sonora que generada por fuentes móviles o fijas, aún desde zonas o bienes privados, trascienda a zonas públicas o al medio ambiente.

(…)”

La ANLA reitera que los estándares de emisión de ruido son aplicables a los análisis de impacto por



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

ruido generados por las operaciones aéreas y su cumplimiento se aborda desde dos enfoques principales:

1. La reducción de los niveles de rudo al exterior a partir de la implementación de medidas de reducción de ruido en la fuente, implementación de procedimientos de abatimiento de ruido, restricción a las operaciones que generan los mayores niveles de ruido y ubicación de barreras acústicas en el campo de propagación entre el aeropuerto y los receptores de interés.
2. En los casos en que no sea posible garantizar que los niveles de ruido cumplan con la norma de ruido al exterior, se deberá presentar un plan de insonorización, de tal manera que se garantice la protección al interior de su vivienda.

En consecuencia, se confirma lo establecido en el Artículo Primero. Numeral 1.6.2. de la Resolución 01728 del 4 de octubre de 2021.

2.22.Sobre mantener las condiciones de diseño y construcción de la barrera acústica planteadas en el complemento de estudio de impacto ambiental

Respecto a los argumentos de la Aerocivil, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

En relación con los argumentos del recurrente y la solicitud de mantener las condiciones de diseño y construcción de la barrera acústica planteadas en el complemento de estudio de impacto ambiental, es menester recordar algunas de las motivaciones expuestas en el acto administrativo recurrido, las cuales listan a continuación:

“(…)

Al respecto, el equipo técnico evaluador considera que, al ser la barrera una medida de mitigación al alto impacto, estrechamente relacionada con las emisiones de ruido generadas por el proyecto durante las 24 horas del día, y al no contar con diseños técnicos que soporten la eficiencia acústica esperada, la cual es la que finalmente define la magnitud de la mitigación del impacto que se pretende obtener en favor de las comunidades, se hace necesario evaluar alternativas de control a las emisiones generadas en los horarios objeto de modificación, de tal modo que se dé el espacio para el diseño y construcción de dicha medida sin que se potencialice el impacto generado a las comunidades.

Lo anterior, teniendo en cuenta que como se manifestaba anteriormente, la Autoridad Aeronáutica en el complemento del EIA, manifiesta que los estudios y diseños para definir las condiciones técnicas de las barreras garantizarían lo siguiente:

1. Una reducción aproximada de -11 dB a una distancia de 20 metros y un coeficiente de transmisión de mínimo -17 dB, haciendo énfasis en la reducción de los tercios de octava con mayores componentes energéticos, los cuales van desde los 10 Hz hasta los 16000 Hz.
2. Pérdida por inserción de una barrera al aire libre de 11 dB (20 metros al exterior), con las siguientes características técnicas mínimas.

Tabla Características técnicas mínimas barreras acústicas

Altura aprox.	Grosor
8m	0.8m

Fuente: Complemento del EIA radicado No. 2021083394-1-000 del 29 de abril del 2021 – Cap. 11/Anexo C

(…)”

De igual manera se expuso lo siguiente:

“(…)”

No obstante, lo anterior esta Autoridad encuentra que dadas las características de sensibilidad de las zonas designadas con uso de suelo residencial por la Secretaria de Planeación Distrital, se considera pertinente establecer dichas áreas como de intervención

“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

con restricciones altas, así como las áreas colindantes al proyecto que tal como se consideraba en el capítulo de zonificación ambiental están expuestas a niveles superiores a los 75 dBA, razón por la cual en los horarios objeto de modificación se establecen cuotas de ruido de carácter ambiental en relación con los estándares máximos permisibles establecidos por la norma nacional de ruido para zonas residenciales y se plantea una implementación por fases, donde la construcción de la barrera acústica es un condicionante para autorizar la fase III.

(...)

De lo anterior se colige, que las condiciones técnicas descritas sobre reducción de ruido, coeficiente de transmisión y otros aspectos están soportados en los resultados de los análisis técnicos presentados en el complemento del EIA, es decir que la Autoridad no ha impuesto condiciones técnicas diferentes a las planteadas por Aerocivil.

Adicionalmente y en lo que respecta a que no se condicione la barrera a las fases de implementación y se autorice un plazo de 8 años para la entrega de las obras constructivas, la Autoridad reitera lo manifestado en la respuesta a las comunidades del numeral 2.2 del presente concepto técnico, relacionado con el hecho de que las barreras acústicas están sustentadas en la necesidad de mitigar los impactos existentes y los niveles de ruido que se generarían una vez entren en operación los horarios objeto de modificación en dirección a Bogotá. Sin embargo y considerando:

1. Que en fase II, solo se autoriza (1) hora de las tres (3) solicitadas por la pista sur.
2. Que la fase de diseño de las medidas no es algo que sea de competencia de la Autoridad, por lo cual la ANLA no interviene en diseños y solo se pronuncia sobre la eficiencia acústica en términos de cumplimiento normativo.
3. Que la medida debe ser materializada en fase II para pasar a fase III, que es cuando las comunidades gozaran de sus beneficios.
4. Y que se requiere contar con un cronograma de ejecución que sirva a la Autoridad como herramienta de control y seguimiento del cumplimiento de la medida, y brinde garantías sobre su ejecución, de tal manera que se puedan proyectar sus beneficios en el tiempo en relación con las demás medidas de manejo.

La Autoridad considera pertinente modificar el numeral 1.6.3 del Artículo Primero de la Resolución 01728 del 4 de octubre de 2021, el cual quedará así:

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

2.23. Argumentos relacionados con la interpretación de obligaciones sobre conflictos de uso del suelo

La Aerocivil menciona en el recurso de reposición lo siguiente:

“La indicación del verbo rector del numeral 2.1 “(...) con el cual sea posible dar manejo a los conflictos de uso de suelo (...)”, impone una obligación ajena a las funciones propias de la autoridad aeronáutica, induciéndola a una eventual extralimitación de funciones.

*De tal forma que el manejo de los conflictos de uso de suelo existentes para el área de influencia del proyecto, deben ser organizados de acuerdo con las autoridades indicadas en la Ley 388 de 1997, cuyas funciones están dirigidas para articular las políticas de ordenamiento territorial a nivel municipal o distrital, basados en la caracterización predial, la prevalencia del interés general al particular, organización territorial, proyección, servicios eco sistémicos, aeroportuarios por ser servicio esencial (de conformidad con el artículo 68 de la Ley 336 de 1996, que otorga al **transporte aéreo la condición de servicio público esencial**) y características socio económicas.”*

Al respecto, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

Una vez verificados los argumentos de la Aerocivil frente a la obligación establecida en el numeral 2.1.1 del Artículo Primero, la Autoridad se permite aclarar que, el alcance de esta acción no pretende que el titular presente acciones o estrategias dirigidas a realizar cambios relacionados con la planificación territorial y organización del territorio de la ciudad dentro del área de influencia del proyecto y/o sobre los conflictos de los usos del suelo que se presentan en esos sectores, ya que claramente estas acciones no corresponden a las funciones de la Aeronáutica Civil, y además no son útiles para la mitigación de los impactos ambientales generados por el Aeropuerto El Dorado.

No obstante, del análisis de los usos actuales del suelo frente a la actividad aeroportuaria del proyecto licenciado, se ha vislumbrado la existencia de conflictos sociales y ambientales relacionados principalmente con la generación de niveles de ruido por encima de los límites establecidos en la normatividad ambiental vigente, para algunos sectores con usos del suelo determinados según el Plan de Ordenamiento Territorial vigente para la ciudad de Bogotá.

Teniendo en cuenta lo anterior, se recalca entonces que los conflictos de uso del suelo presentes dentro del área de influencia a que hace referencia la obligación recurrida, están relacionados específicamente con las incompatibilidades entre los usos del suelo actuales definidos por el POT de la ciudad frente a la actividad aeroportuaria que se desarrolla en el Aeropuerto El Dorado debido al sobrepaso de los niveles de ruido establecidos por la norma de referencia vigente (Resolución 627 de 2006), conflictos que se verían mayorados por la ampliación de las actividades operacionales solicitadas en la modificación de la licencia ambiental, ya que en el marco de su evaluación, es la actividad de operación del aeropuerto El Dorado la que se debe compatibilizar con los usos del suelo existentes en el área de influencia en la que se manifiestan los impactos ambientales generados por el proyecto.

De esta manera, se deberá verificar las acciones a desarrollar en aquellas zonas que se verán impactadas directamente con la actividad aeronáutica ejercida desde el aeropuerto por las emisiones de ruido, y en marco del enfoque equilibrado, debe atender este conflicto mediante la implementación de medidas de manejo que mitiguen el impacto ambiental denominado “aumento de niveles de presión sonora.

Se reitera entonces que en la obligación recurrida por la Aerocivil no se está solicitando cambiar los usos de suelo o actuar sobre los conflictos de tipo territorial, ya que estas acciones recaerían en la competencia de otras entidades como lo es la Secretaría Distrital de Planeación; en cambio, lo que se requiere es que se atiendan los conflictos que se presentan por la emisión de ruido en aquellas zonas en donde la normatividad vigente no es cumplida debido a los niveles de ruido generados desde el aeropuerto, según los usos actuales del suelo establecidos en el POT vigente.

Lo anterior, en aras de propender por garantizar el derecho de las comunidades del área de influencia del proyecto licenciado de gozar de un ambiente sano; en este orden de ideas, se considera pertinente mantener la obligación establecida en el numeral 2.1.1 del Artículo Primero.

2.24. Sobre el Plan de Insonorización

Respecto a los argumentos de la Aerocivil, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

En relación con los argumentos presentados por la Aerocivil relacionadas con las actividades de insonorización, sea lo primero aclarar que el hecho de que los objetivos misionales de la Aerocivil no estén el línea con las actividades anteriormente mencionadas, no es excusa para desistir de la obligación de implementar medidas de mitigación de ruido en el receptor, desconociendo que dicha práctica es reconocida por la Organización de Aviación Civil Internacional en el Doc 9184 Manual de planificación de aeropuertos, Parte 2 Utilización del terreno y control del medio ambiente, en donde se exponen las experiencias de varios países al respecto.

De igual manera, es importante precisar que si bien es cierto en la actualidad no existe reglamentación relacionada con el diseño y ejecución de obras de mitigación de ruido de edificaciones, no es menos cierto que a nivel internacional si se cuenta con estándares y principios básicos para la realización de dichas obras, incluso en el mercado existen software de simulación acústica que permite crear diseños de detalle ajustados a las necesidades de cada caso de estudio.

Respecto a lo anterior, vale la pena señalar que para la implementación de medidas de manejo que mitiguen el impacto ambiental de generación de ruido en el área de influencia del proyecto, la no existencia de reglamentación no se considera como un impedimento, ya que existen estándares



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

internacionales que pueden ser tomados como referencia, además de acciones conocidas y probadas de verificación de la efectividad y eficacia de las medidas implementadas.

De esta manera, respecto a las argumentos presentados por la Aerocivil, si bien el Reglamento Técnico de Instalaciones Internas de Gas Combustible señala para las unidades residenciales que cuentan con gasodomésticos la necesidad de permitir flujos de aire que permitan la ventilación de las áreas para garantizar la no acumulación de gases nocivos y peligrosos que puedan generar ambientes explosivos, es necesario señalar que no todas las áreas que componen una unidad residencial cuentan en su interior con este tipo de gasodomésticos, como las habitaciones, en las que normalmente se lleva a cabo el descanso y sueño de las personas.

Así mismo, cuando se tienen limitantes en cuanto a la insonorización de una unidad residencial completa, se considera que lo más relevante es enfocar las acciones hacia las áreas sensibles que permitan el descanso de las personas impactadas, de tal manera, que no será necesario llevar a cabo la insonorización de toda la vivienda, y por tanto, no será necesario bloquear los flujos de aire requeridos para la ventilación de las áreas en las que se encuentran los gasodomésticos instalados.

Por otra parte, teniendo en cuenta que dentro del área de influencia se pueden presentar unidades con usos especiales como centros de salud o IPS, hogares geriátricos, hogares infantiles, entre otros, estos deberán ser objeto de un análisis cuidadoso en el que se defina la manera adecuada como efectuar la insonorización, a menos que, según lo definido en el POT vigente para la ciudad, dichas áreas o zonas no requieran de consideraciones o manejos especiales relacionados con la mitigación del ruido.

En este punto cobra relevancia la obligación de realizar un inventario de las áreas que son más sensibles dentro del área de influencia y que registran excedencias a los estándares máximos permisibles de la tabla 1 de la Resolución 0627 de 2006 del MADS, que no pueden ser atendidas por medio de otras medidas de manejo ambiental, y que se encuentran impactadas producto de la operación aérea y aeroportuaria del proyecto objeto de modificación de la licencia, ya que a partir del mismo se establecerán y localizarán las acciones adecuadas para enfocar las actividades de insonorización.

Se hace énfasis en que uno de los principales aspectos por los cuales las comunidades del área de influencia se oponían a la aprobación de las actividades objeto de modificación, constituye lo relacionado con la generación de ruido durante las horas de la noche y la madrugada, horarios en los que en términos generales la población se encuentra en descanso.

Por lo tanto, se deberá garantizar lo necesario para que el mayor número de personas posibles ubicadas dentro del área de influencia no vean perturbadas sus horas de descanso y sueño, como principal aspecto señalado por las comunidades y por los intervinientes en la audiencia pública llevada a cabo en el trámite de evaluación de la solicitud de modificación de licencia ambiental.

En síntesis, lo señalado en el Numeral 2.1.2 del Artículo Primero establece la necesidad de presentar un plan de insonorización, que establezca unas metodologías de evaluación objetivas y aplicables que permitan validar la mitigación del impacto intramural según las características de las viviendas y/o instituciones buscando garantizar niveles óptimos al interior de estas, de conformidad con las normativas aplicables.

Por lo anterior, se considera pertinente confirmar el Subnumeral 2.1. – 2.1.2. del numeral 2 del Artículo Primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

2.25. Sobre fases de implementación recinto prueba de motores

Respecto a los argumentos de la Aerocivil, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

En relación con los argumentos expuestos por la Aerocivil, en estos se señala básicamente las diferencias que se pueden presentar en los criterios de diseño de las barreras laterales de pista y las especificaciones técnicas del recinto de prueba de motores, aduciendo que la efectividad acústica entre uno y otro sistema no es equiparable.

Se aclara entonces por la Autoridad Nacional, que lo señalado en el Artículo Segundo para la Fase II en cuanto a la operación del recinto de prueba de motores requiere de la presentación de un modelo acústico refinado donde se simule un escenario crítico de operación respecto a las diferentes



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

actividades que allí se realizan, que se ajuste y soporte técnicamente con los criterios de caracterización del tipo de emisión simulada a partir de las características de la flota aérea que haría uso de dicho recinto, contemplando también evaluaciones asociadas a los impactos sinérgicos y acumulativos estimados en relación con las demás actividades del proyecto.

Lo anterior tal como se consideró en el acto administrativo recurrido:

“(…)

El grupo evaluador de la ANLA comparte lo manifestado por la Secretaría Distrital de Ambiente, en adelante SDA, en el concepto técnico 04596 del 2021, en el cual en las observaciones al numeral 3.1.1.2.1 indica textualmente lo siguiente:

“Para el recinto de prueba de motores se hace necesario presentar los resultados de los niveles de presión sonora emitidos para cada una de las pruebas realizadas (pruebas más allá de la mínima potencia, pruebas a mínima potencia y Calibración de brújula de turborreactores) …”

En tal sentido, se requiere que la Aerocivil presente un modelo refinado para los periodos día y noche, que permita reducir la incertidumbre anteriormente descrita a fin de determinar si al igual que para el lado aire se requerirían esfuerzos adicionales relacionados a la mitigación de los impactos sinérgicos y acumulativos producto de operar en el recinto de prueba de motores, los cuales estarían estrechamente ligados al diseño y construcción de la barrera acústica.

(…)”

A partir de lo anterior, se solicita entonces evaluar la eficiencia acústica de la infraestructura existente por tercio de octava en condiciones críticas, con el fin de tener en cuenta los resultados de la modelación acústica, así:

1. Si los resultados del modelo acústico refinado indican que los niveles de ruido producto de las actividades de prueba de motores para un escenario crítico, trascienden los límites del área licenciada o en sumatoria con las demás actividades del proyecto se prevé impactos sinérgicos y acumulativos, estos deberán ser atendidos en el marco del diseño de las barreras acústicas laterales.
2. Si se comprueba que no se presentaran los impactos anteriormente descritos, puede continuar con la operación 24 horas.

Teniendo en cuenta lo anterior, queda claro que la obligación establecida por la ANLA busca verificar los aspectos relacionados con la eficiencia de las medidas implementadas para reducción y control de ruido en el recinto de prueba de motores, sin supeditar el diseño de las barreras, y no una imposición de diseñar o construir las barreras laterales con las mismas especificaciones técnicas de otras medidas de manejo.

Se considera entonces que la obligación formulada permite al titular de la licencia estructurar el modelo acústico refinado de la operación del recinto de prueba de motores, con los criterios de diseño que la Aeronáutica considere pertinentes para garantizar la mitigación de los impactos.

En este orden de ideas, la Autoridad considera pertinente aclarar el numeral 2.1.1 del Artículo Segundo Fase II de la Resolución 01728 del 4 de octubre del 2021 en los siguientes términos:

Deberá presentar para aprobación y como prerrequisito para el inicio de la fase III el cumplimiento de las siguientes actividades:

1. Un modelo acústico refinado de la operación del recinto de prueba de motores donde se represente un escenario crítico de operación técnicamente soportado en relación con las diferentes actividades que allí se realizan, indicando claramente los criterios de caracterización del tipo de emisión simulada en relación con la flota aérea que hace uso de dicho sitio, y especificando la eficiencia acústica de su infraestructura por tercio de octava.
2. Si los resultados del modelo acústico refinado indican que los niveles de ruido producto de las actividades de prueba de motores para un escenario crítico, trascienden los límites del área licenciada, o en sumatoria con las demás actividades del proyecto se prevé la generación de impactos sinérgicos y/o acumulativos, estos deberán ser atendidos en el



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

marco del diseño de las barreras acústicas laterales y se deberá esperar a la construcción de estas.

3. Si se comprueba que no se presentarán los impactos anteriormente descritos para un escenario de operación crítico, la Aerocivil podrá iniciar con la operación 24 horas del recinto de prueba de motores.

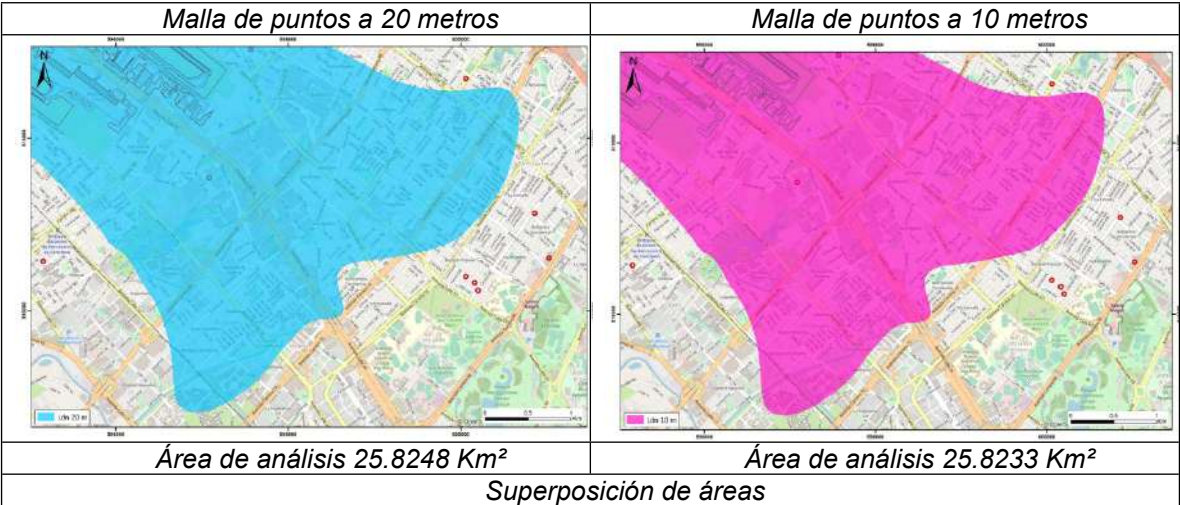
2.26.Sobre revocar las disposiciones sobre las áreas de influencia

Respecto a los argumentos de la Aerocivil, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

Área de influencia abiótica

En lo que respecta a los argumentos presentados por el recurrente relacionados principalmente con el modelo de cálculo empleado, la resolución de la malla de cálculo, las actividades de homologación de aeronaves y las comparaciones realizadas en relación con los niveles de ruido medidos, la Autoridad considera lo siguiente:

1. En lo que respecta al método de cálculo utilizado por ANLA para la estimación de las curvas de ruido, es menester recordar que el método usado por el centro de monitoreo ANLA correspondiente a la ECAC 29, hace parte de los documentos que soportan el Doc 9911 Método recomendado para calcular las curvas de nivel de ruido en torno a los aeropuertos de la OACI, así como el documento AEDT/INM usado por Aerocivil, por lo cual no habría razón para atribuir los cambios en la curva solamente al método utilizado, teniendo en cuenta que los documentos emitidos por la OACI, precisamente buscan estandarizar los métodos de tal manera que los estudios sean comparables.
2. En lo ateniendo al proceso de homologación de las fuentes de emisión (aeronaves), en primera instancia tal como se expone en el acto administrativo recurrido, las dos entidades usaron la misma base de datos y la asignación de los niveles de ruido se efectuó en relación con las características técnicas de los modelos registrados por el SVCA.
3. En lo que respecta a la configuración de la malla y a la conclusión teórica hecha por la Aerocivil consistente que la diferencia entre las grillas era un aspecto crítico del modelo ANLA pues había efectuado el cálculo con el 50% menos de puntos de los que utilizó Aerocivil, la Autoridad procedió hacer un ejercicio a menor escala (2000 operaciones) calculado con una grilla de 10 m * 10 m y de 20 m * 20 m para las áreas de la ciudad de Bogotá, y encontró lo siguiente:



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”



Como se puede observar en el ejercicio anterior, la resolución de la grilla si genera diferencias entre las curvas obtenidas; sin embargo, dichas diferencias no son representativas y por ende no afectan los resultados obtenidos respecto al impacto que se quiere analizar, en relación áreas de exposición y población expuesta.

1. De igual manera y en lo que respecta al ejercicio comparativo entre la curva de 65 dBA Ldn y los valores Ldn obtenidos por medición directa, la Autoridad encuentra que las diferencias entre lo medido y lo calculado son mayores respecto a la curva de Aerocivil, que con respecto a la curva ANLA, hecho que también motivó, la imposición del área de influencia teniendo en cuenta que por fuera de la curva de Aerocivil se registraban valores de Ldn año superiores a 65 dBA, que si quedaban inmersos en la curva de 65 dBA de ANLA.

En lo que respecta a la incertidumbre de las mediciones y de acuerdo con lo manifestado en el acto administrativo recurrido, la misma se asume de ± 2 dBA que es la reportada históricamente por quien opera el SVCA del aeropuerto El Dorado.

Al respecto se reitera que, el área de influencia producto de las modelaciones es sensible a los datos ingresados asociados a las características de las aeronaves, esta puede variar en función de las eficiencias generadas por la aplicación de las restricciones por QC cuyos horarios fueron ampliados producto de la solicitud de la comunidades, también por la aplicación de otras iniciativas como la reconversión de flota y la Implementación de procedimientos PBN – Reconfiguración del espacio aéreo y Fomento de la utilización de descenso y asenso continuo, de tal forma que el área de influencia es dinámica en el tiempo en el sentido que puede variar su cobertura de ruido para el indicador LDN 65 dBA y puede ser objeto de ajuste vía seguimiento, de acuerdo con el comportamiento de las operaciones y la implementación de las medidas de manejo.

Así las cosas, se confirma el Artículo Tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

Área de influencia biótica

La pretensión por parte de la Aerocivil de que sea derogada el área de influencia biótica definida por la Autoridad basa parte de su sustento en la no realización de actividades por fuera del lote del Aeropuerto Internacional el Dorado, tales como aprovechamiento forestal o modificación de cuerpos de agua, planteando así la Aerocivil equiparar área de intervención con área de influencia en el componente biótico (de elevada complejidad dada las relaciones existentes entre los distintos elementos que lo componen), pasando por alto que en este medio los impactos se pueden manifestar en extensiones superiores al área de intervención, por lo cual cabe traer a colación que la Metodología General para la Elaboración y Presentación de Estudios Ambientales (Minambiente, 2018) en el numeral 2.1 (Lineamientos para identificar y delimitar el área de influencia) afirma sobre el área de influencia que:

“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

“...ii) es un área que no se restringe solamente al lugar en el que se generan los impactos (área de intervención) y se extiende a las zonas en las que se manifiestan los impactos directos indirectos sinérgicos y acumulativos, iii) puede ser un área discontinua (de varios polígonos separados), y iv) es un área que puede variar en el tiempo.”

Agregado a lo anterior, la Metodología General para la Elaboración de Estudios Ambientales (Minambiente, 2018) en relación con la delimitación del área de influencia para el medio biótico en proyectos (numeral 2.1.2.2. Medio Biótico) es muy clara en lo que a delimitación y relación con impactos se refiere, consignándolo de la siguiente manera:

*“La identificación y delimitación del área de influencia de los componentes del medio biótico, al igual que los que hacen parte de los medios abiótico y socioeconómico, **no debe limitarse al área de intervención del proyecto, donde los impactos pueden evidenciarse de modo directo e inmediato**, sino que debe extenderse más allá, en función de potenciales impactos que el proyecto pueda generar.*

La afectación a un ecosistema no se restringe solamente al lugar en el que ocurre un impacto; por ejemplo, la pérdida de cobertura de bosque ocasiona otros impactos directos e indirectos que afectan procesos ecológicos que van más allá de dicha área, como la pérdida de conectividad ecológica y el cambio en la distribución de especies de fauna silvestre. En este sentido, el área de influencia tiene que expresar el alcance total de los impactos sobre el componente intervenido, para lo cual se deben considerar unidades de análisis que permitan evidenciar de la forma más precisa posible, los impactos sobre los procesos ecológicos de un organismo o de un elemento que haga parte del ecosistema afectado y sobre las características de interés como los elementos sensibles del medio biótico (p. e. especies con distribución restringida, especies con hábitats muy específicos, áreas en condiciones exclusivas de funcionalidad ecosistémica, entre otras).”

Teniendo en cuenta lo anterior, es clara la relación que debe existir entre los impactos y la delimitación del área de influencia biótica de cualquier proyecto, y para este caso puntual, el análisis de impactos por parte de la Aerocivil ha determinado que la emisión de ruido aeronáutico produce el impacto “Alteración a comunidades de avifauna en humedales” siendo este evaluado por la Aerocivil y teniendo como unidades ecológicas sensibles y precisas para el análisis los ecosistemas sensibles cercanos al Aeropuerto Internacional El Dorado conocidos como: (Humedal El Jaboque, Humedal Capellanía o Cofradía, Humedal El Gualí), en los cuales hacen presencia especies de poblaciones endémicas, amenazadas, y/o migratorias (elementos sensibles del medio biótico tal como lo detalla la Metodología vigente empleada).

Continuando con el asunto, este impacto detectado y evaluado por la Aerocivil “Alteración a las comunidades de avifauna en humedales” ha sido calificado por la misma como “Irrelevante”, sin embargo, bajo un análisis de la Autoridad ambiental se recalca que la comunidad de aves presente en ecosistemas de humedal son un grupo faunístico sensible a los cambios dada la respuesta que puede darse por el grupo ante el ruido, recalcando además que el cambio operacional se contempla al amanecer (5:00 am – 6:00 am) franja horaria de alta actividad para las aves, enunciando además un vacío de información (resultados y análisis detallado) por parte de la Aerocivil en lo que respecta a la respuesta y comportamiento de la fauna ante el cambio de configuración planteado, además de una valoración del impacto no sustentada de manera técnica, por lo cual el grupo evaluador ha considerado que el impacto es significativo apoyado en respectiva bibliografía tal y como se ha plasmado en el concepto técnico 06113 de 2021 numeral 8.2.2. Fauna (grupo aves), y debe mantenerse como tal ante la ausencia de insumos técnicos para demostrar algo diferente en tal calificación de impacto.

Ahora bien, partiendo de la anterior referencia a un vacío de información y el contexto planteado al inicio de esta consideración, y teniendo en cuenta que la Aerocivil ha manifestado y expuesto a lo largo de la evaluación y el seguimiento ante la Autoridad el desarrollo de un estudio sobre el grupo focal aves, afirmando Aerocivil en el recurso de reposición a la Resolución No. 01728 del 04 de octubre de 2021, que los resultados de tal estudio arrojan la no relación entre la operación y afectación al grupo analizado; no obstante a la fecha no se ha radicado ante la Autoridad tal estudio, el cual deberá ser objeto de análisis cuidadoso (estadístico, metodológico) por parte de la Autoridad para así definir la validez de tales afirmaciones, de manera que ante la ausencia de resultados radicados ante la Autoridad y la consecuente continuidad de vacíos de información para análisis respectivo de este impacto, que a su vez se relaciona con la delimitación de área de influencia para el medio biótico, no es factible en este momento realizar un pronunciamiento sobre tales asuntos, por lo cual por principio de prevención se mantiene la delimitación biótica realizada por la Autoridad.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”**Área de influencia socioeconómica**

Para complementar, frente al área de influencia del medio socioeconómico, es importante reiterar que, como lo establece la Metodología general para la elaboración y presentación de estudios ambientales (MADS - ANLA, 2018) “Con el propósito de identificar y delimitar el área de influencia para el medio socioeconómico o sus componentes, es necesario analizar y evaluar la forma en que los impactos generados por el proyecto en los medios abiótico y biótico inciden sobre los elementos socioeconómicos del área.”

Por ende, la delimitación de esta AI se encuentra directamente relacionada con la extensión del impacto Incremento de niveles de presión sonora del componente atmosférico (medio abiótico), dado que, como lo expresa la misma Aerocivil, la emisión de ruido producto de las operaciones aéreas, genera conflictos con la comunidad (sociales, culturales y políticos) asociados a la incomodidad y las afectaciones que percibirá la población del área de influencia debidas al ruido emitido por las actividades de la operación actual y que se suman a las proyectadas por los modelos predictivo³⁵, sinergia que pudo ser evidenciada en los diferentes escenarios de participación con autoridades, comunidades y demás grupos de interés en la elaboración del EIA, la visita de evaluación de la Autoridad y la Audiencia Pública Ambiental, y que se encuentra ampliamente sustentada en el Concepto técnico 6113 del 4 de octubre de 2021.

Por lo anterior, se reafirma que el área de influencia del medio socioeconómico se establece hasta donde se extiende el área de influencia del medio abiótico presentada en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

2.27. Sobre la zonificación de manejo ambiental

Respecto a los argumentos de la Aerocivil, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

Una vez verificados los argumentos que presenta la aeronáutica civil respecto a la zonificación de manejo ambiental establecida en el artículo cuarto para las actividades de operaciones aéreas del proyecto, se observa que estos coinciden con los criterios definidos por la autoridad para la definición de las áreas de restricción alta y media a implementarse durante la operación de las actividades que son objeto de modificación de la licencia ambiental.

No obstante, no es clara la solicitud de la Aerocivil en relación con la Zonificación de Manejo Ambiental definida para el proyecto para las actividades de operación aérea, ya que no se especifica el sentido del recurso de reposición para dicho tema específico; y, por tanto, se considera pertinente mantener las condiciones definidas en el Artículo Cuarto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

Añadido a lo anterior y en relación a los humedales Gualí, Jaboque, Cofradía o Capellanía, si bien es claro que no se realizarán intervenciones directas sobre la cobertura de la tierra en estos o más allá de los linderos del Aeropuerto Internacional el Dorado, sí se relaciona por la Aerocivil impactos ambientales que se pueden manifestar más allá de los linderos del Aeropuerto Internacional el Dorado, conformando el área de influencia del proyecto; y si bien es claro que no existirá intervención directa en estos ecosistemas, ello no implica que su categoría de manejo ambiental deba ser definida con categorías de menores restricciones toda vez que son ecosistemas sensibles a los cambios estratégicos en términos de conectividad, refugio de diferentes especies incluidas aquellas de tipo migratorio y/o pertenecientes a poblaciones sensibles. Siendo además elementos claves de la estructura ecológica de Bogotá y de la Sabana de Bogotá, a esto se suma que son de importancia ya que se ubican al interior de un AICA (AICA humedales de la Sabana de Bogotá), siendo elementos de alto valor ecológico que durante la elaboración de una zonificación de manejo ambiental (de operación en este punto) deben ser clasificados de acuerdo con su importancia.

Con relación a las viviendas y edificaciones de usos sensibles para salud, educación, cultura y recreación, es importante reiterar que por el servicio social que prestan en el área de influencia y el número de personas que atienden, son espacios que por su alta vulnerabilidad requieren un manejo especial por parte del proyecto.

³⁵ Información de la Tabla 8-20 Descripción de impactos ambientales del Capítulo 8. Evaluación ambiental del complemento del EIA entregado con radicado ANLA No. 2021083394-1-000 del 29 de abril de 2021



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

Teniendo en cuenta lo anterior, se confirman las áreas de intervención, elementos y restricciones que fueron establecidas en la zonificación de manejo ambiental en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

[...]

Una vez verificados los argumentos presentados por la Aerocivil respecto a la zonificación de manejo ambiental impuesta en el Artículo Quinto para las actividades constructivas menores de adecuación o mejoramiento a realizarse en el aeropuerto, es posible observar que el recurrente señala el cambio de algunas de las áreas definidas como zonas de exclusión en el área de influencia hacia zonas de intervención con restricción media, sin presentar justificación y sustentación técnica que dé soporte al cambio señalado para las áreas definidas.

Las áreas que se definieron por la Autoridad como zonas de exclusión para las actividades constructivas y de adecuación que hacen parte de la modificación de la licencia ambiental, y que el recurrente considera en su argumento como áreas de intervención con restricción media son:

- Distrito Regional de Manejo Integrado “Humedales de Gualí, Tres Esquinas y Lagunas del Funzhe”, Parque Ecológico Distrital de Humedal El Jaboque y Parque Ecológico Distrital de Humedal la Cofradía o Capellanía.
- Complejo de Humedales Urbanos del Distrito Capital de Bogotá (Sitio Ramsar) Áreas de importancia ambiental del PBOT del municipio de Funza (Humedal Gualí y río Bogotá).
- Componentes de la Estructura Ecológica Principal de Bogotá (Áreas de Manejo Especial del Río Bogotá, Canal los Ángeles (Jaboque), Canales y Parques Urbanos).
- Infraestructura correspondiente a los canales superficiales de drenaje.

Se señala por el titular de la licencia objeto de modificación, que la zonificación de manejo ambiental debe ser concordante con el Decreto 1076 del 2015, Capítulo 6 Título 1 “LISTADO DE CAMBIOS MENORES O AJUSTES NORMALES EN PROYECTOS DEL SECTOR DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE, sin presentar para esta afirmación un análisis de la sensibilidad y/o importancia ambiental de las áreas que se propone cambiar de categoría de zonificación de manejo, frente a las actividades constructivas que se deberán llevar a cabo para el desarrollo del alcance de la modificación de la licencia.

De manera que se reitera que si bien no se llevarán a cabo intervenciones a los ecosistemas sensibles aledaños al Aeropuerto Internacional el Dorado por actividades en tierra por parte de la Aerocivil, dada la importancia en términos de sostenimiento y mantenimiento en el marco de la estructura ecológica principal de Bogotá de los ecosistemas clasificados como de exclusión por la Autoridad, su categoría debe mantenerse como tal en la zonificación de manejo Ambiental impuesta ya que no existe un sustento por parte del reclamante para clasificar tales ecosistemas como de “Intervención media”, recordando además la importancia en la regulación hídrica de estos humedales, su clasificación como sitios RAMSAR (complejo de humedales urbanos de la Sabana de Bogotá), la presencia de especies de poblaciones vulnerables y/o migratorias en los mismos, y sus funciones de mantenimiento y sostenibilidad dentro de la estructura ecológica principal de Bogotá.

Cabe recordar además que la zonificación de manejo impuesta por la Autoridad no contempla áreas de exclusión al interior del polígono correspondiente al Aeropuerto Internacional el Dorado, y que si bien por otro lado ha definido que los elementos de Bosque de las Golondrinas, Bosque de las Acacias (zona inundable), y los jarillones antiruido son elementos con una zonificación de manejo ambiental de restricción media dadas las funciones de sostenimiento y mantenimiento respecto a la estructura ecológica que estos ofrecen por la existencia de árboles y arbustos, en los cuales la Autoridad por medio de la visita técnica de evaluación al proyecto (17 al 20 de febrero de 2021) evidenció presencia de elementos de fauna, definiendo tales elementos de importancia ambiental con susceptibilidad biótica media, manifestada en la zonificación de manejo ambiental como áreas de intervención con restricción media, tal clasificación no imposibilita el desarrollo de intervenciones en tierra por actividades de adecuación, mejoramiento o implementación de obras menores, implica la implementación de medidas de manejo y la correspondiente solicitud de permisos (caso de aprovechamiento forestal) ante la respectiva autoridad ambiental.

Teniendo en cuenta lo anterior, se considera que no hay un fundamento suficiente para considerar el cambio de categoría de zonificación de manejo para las áreas establecidas como zonas de exclusión en el Artículo Quinto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, y por tanto, se define la pertinencia de mantener las condiciones definidas en dicho artículo.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

2.28. Sobre eliminar la ficha PSM-PGS-02 Manejo de Impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza y la ficha PMA-05-B – Fauna silvestre

Respecto a los argumentos de la Aerocivil, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

Llevando a cabo la verificación de los documentos radicados por Aerocivil ante ANLA, se pudo evidenciar que los estudios anteriormente citados han sido requeridos por la Autoridad con antelación; por ejemplo, en el Acta de reunión de seguimiento No. 473 del 5 de octubre de 2021 correspondiente al resultado de la verificación de los aspectos asociados al proyecto Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado, en su fase de operación durante el periodo del 16 de diciembre de 2020 al 01 de julio de 2021, en las consideraciones al requerimiento 79³⁶ se estableció que: “En el desarrollo de la visita de seguimiento realizada para el presente periodo (29 y 30 de junio de 2021 y 1 de julio de 2021), se realizó por parte del Titular de la Licencia Ambiental presentación parcial de los resultados, análisis y conclusiones del Estudio de afectación de las actividades de ganadería por el ruido aeronáutico en la zona rural del municipio de Funza, donde se mencionó la finalización de dicho estudio en diciembre de 2020.

A pesar de lo anterior, en revisión documental a la fecha de corte del presente seguimiento ambiental, lo cual incluye entre otros los ICA No. 11 y 12, así como a lo presentado en la primera y segunda respuesta parcial al Auto 0620 del 15 de febrero del 2021 (radicados 2021082828-1-000 del 29 de abril de 2021 y 2021112627-1-000 del 4 de junio de 2021 respectivamente), se encuentra que el Titular de la Licencia ambiental no ha presentado el Estudio de afectación de las actividades de ganadería por el ruido aeronáutico en la zona rural del municipio de Funza, para la verificación y análisis por parte de la ANLA.”

De igual manera, en las consideraciones del Requerimiento 76³⁷ de la mencionada acta se establece: “Lo apremiante de la finalización y radicación del estudio de afectación de la fauna aviar por el ruido aeronáutico en el Humedal Gualí, los cuales se espera, según se informó en la visita de seguimiento³⁸, no se extiendan más allá del último trimestre del año 2021”.

Ahora bien, realizada la revisión en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA por parte del Equipo Técnico, a la fecha de corte del 21 de enero de 2022, se pudo evidenciar que la Aerocivil aún no ha radicado el Estudio de afectación de las actividades de ganadería por el ruido aeronáutico en la zona rural del municipio de Funza, ni el Estudio de afectación de la fauna aviar por el ruido aeronáutico en el Humedal Gualí, por lo cual, al no contar con estos documentos, la Autoridad no puede realizar ningún análisis sobre sus resultados ni pronunciamiento alguno sobre la solicitud realizada, reiterando por ende, el cumplimiento de la obligación impuesta.

2.29. Sobre la implementación y cumplimiento del Manual de Abatimiento de Ruido

Respecto a los argumentos de la Aerocivil, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

En relación con la solicitud de remitir los soportes de implementación y cumplimiento del Manual de abatimiento de ruido, los informes de avance de la implementación de los procedimientos PBN y sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido, y los informes de los resultados de la

³⁶ Requerimiento 79. Presentar los soportes de la implementación de las acciones con miras a evaluar el impacto del ruido aeronáutico causado por la operación del aeropuerto Intencional El Dorado, sobre las actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, así como también documento de resultados sobre las correlaciones encontradas, junto con conclusiones preliminares sobre la pertinencia de diseñar e implementar medidas de manejo adicionales a las ya implementadas, en cumplimiento al numeral 2 del Artículo Segundo de la Resolución 1567 del 07 de diciembre de 2015, numeral 48 del Artículo segundo del Auto 01678 del 19 de abril de 2018, numeral 50 del Artículo Primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019 y numeral 50 del Artículo Primero del Auto 0620 del 15 de febrero de 2021.

³⁷ Requerimiento 76. Presentar la ficha de manejo PMA 03 B Fauna silvestre en el humedal El Gualí, con la implementación de las medidas de manejo y/o compensación que se derivaron del estudio de afectación de la fauna aviar por el ruido aeronáutico, en el Humedal Gualí y por la afectación existente sobre la dinámica natural de las poblaciones de aves, que utilizan el humedal Gualí como hábitat transitorio o permanente, así como, por las medidas de ahuyentamiento que implica la gestión del riesgo aviario para la operación del Aeropuerto El Dorado, efectuadas en los años 2016 a la fecha, en cumplimiento del cumplimiento del numeral 2 del Artículo Tercero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 literal a) del numeral 2 del Artículo Cuarto de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 numeral 1 del Artículo Segundo de la Resolución 1567 del 07 de diciembre de 2015 numeral 47 del Artículo Primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019 y el numeral 40 del Artículo Primero del Auto 0620 del 15 de febrero de 2021.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

implementación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea, en los informes de cumplimiento ambiental semestrales, la Autoridad llama la atención sobre el hecho de que todas las medidas anteriormente mencionadas hacen parte del principal impacto generado por la operación de la terminal aérea, por lo que evaluar semestralmente el cumplimiento de medidas que se aplican a diario y que de su estricto cumplimiento depende la tranquilidad de las comunidades residentes en el área de influencia del proyecto, no se considera procedente, más aún cuando por temas técnicos lleva aproximadamente de 5 meses sin poder consultar directamente el Sistema de Vigilancia y control ambiental del aeropuerto El Dorado.

En consecuencia, se confirma la obligación en los términos y condiciones establecidos en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

2.30. Sobre revocar las obligaciones establecidas para el programa de manejo PMA-05-B – Fauna silvestre en el humedal El Gualí.

Respecto a los argumentos de la Aerocivil, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

*El recurso de reposición elaborado por la Aerocivil en su numeral 2.13 **Sobre el programa de manejo PMA – Fauna silvestre en el humedal El Gualí**, afirma que existe un estudio sobre el grupo focal de la avifauna presente en este ecosistema en el cual los resultados demuestran la no correlación de eventos aeronáuticos con las dinámicas y estado de las especies presentes en el humedal El Gualí; no obstante, tal aseveración, a fecha de corte del 21 de enero de 2022 se pudo evidenciar que la Aerocivil aún no ha radicado el estudio y monitoreo de la población de fauna silvestre en el humedal de Gualí, tomando como grupo focal las aves.*

Ante el contexto plasmado en el anterior párrafo no es factible realizar por parte de la Autoridad un análisis de los mencionados resultados y del sustento a la afirmación de no correlación como se afirma recurso, por lo cual no se considera lógico eliminar el programa de manejo PMA-05-B – Fauna silvestre en el humedal El Gualí, recordando además que no basta con hacer referencia al resultado y número del contrato de tal estudio en el citado ecosistema de humedal.

En consecuencia, al anterior argumento, se confirma la obligación en los términos y condiciones establecidos en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

2.31. Sobre revocar la obligación impuesta en el artículo 14.4. de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 referente a incluir información sobre los medios de comunicación masiva a emplear para convocar a la comunidad.

Respecto a los argumentos de la Aerocivil, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

Frente a la obligación recurrida, es importante recordar que, la inclusión de información sobre los medios de comunicación masiva a emplear para convocar a la comunidad a las actividades de la ficha PMA-PGS-01 Sensibilización y educación, teniendo en cuenta que deben hacer parte de aquellos medios de mayor interés de la comunidad según la encuesta sobre medios de comunicación, surge a partir del requerimiento número 19 de la reunión de información adicional formalizada mediante Acta No. 11 de 2021, a través de la cual la ANLA solicitó lo siguiente:

“Complementar la caracterización socioeconómica del área de influencia con la siguiente información:

(...)

e) Análisis del acceso a diferentes medios de comunicación por parte de las comunidades del área de influencia.

Este requerimiento se fundamentó teniendo en cuenta lo citado en el numeral 2.7. Consideraciones sobre la participación y socialización con las comunidades en donde se estableció que: “En algunas de las reuniones realizadas por la Aerocivil y durante los encuentros virtuales y presenciales sostenidos por el grupo evaluador de la ANLA con comunidad y autoridades, se conoció inconformidad respecto a la participación comunitaria en las reuniones virtuales. La comunidad consideró que la baja asistencia responde a las falencias en la convocatoria (...). En la revisión de soportes de convocatorias presentados por AEROCIVIL, se encontró que no brindan la suficiente información que posibilite afirmar que los medios utilizados tuvieron la cobertura esperada y durante las entrevistas realizadas en la visita de evaluación por parte de la ANLA, se identificó



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

desconocimiento de los mecanismos implementados por la AEROCIVIL para convocar a las reuniones que realizó”.

Como se cita en el numeral 2.8.3. Sobre el medio socioeconómico, “la Aerocivil presentó un listado de emisoras radiales de acceso local, medios escritos y audiovisuales que existen en las localidades de Fontibón y Engativá, así como del municipio de Funza”, pero el análisis del acceso a diferentes medios de comunicación (no solo locales), no fue entregado, por lo que la respuesta al requerimiento se consideró incompleta.

Esta información requerida se consideró relevante para enriquecer las acciones de las medidas de manejo de información y participación; por ende, fue necesario, en el marco de la evaluación de las fichas de manejo del medio socioeconómico realizar este requerimiento específico en los subnumerales 14.4., y 15.1. Sin embargo, es importante aclarar que su solicitud no implica desconocer los medios locales presentes en el área de influencia u otras formas de comunicación y su significancia para las actividades de difusión asociadas al proyecto.

Por lo tanto, la encuesta solicitada se deberá enfocar no solo en conocer los medios de comunicación de mayor uso y sintonía por parte de la comunidad, sino de aquellos canales o instrumentos que, desde su punto de vista, sean más adecuados y eficaces para ampliar la cobertura de las convocatorias a realizar y suministro de información.

Siendo así, dependiendo del resultado obtenido en esta encuesta, se considera procedente que la Aerocivil siga haciendo uso de los medios locales que se encuentran presentes en el área de influencia y/o de otros medios de comunicación de mayor cobertura a nivel regional.

De igual manera, le permitirá identificar y priorizar otros canales o instrumentos para dar a conocer información a la comunidad y que sean aplicados en las diferentes unidades territoriales de influencia a lo largo del proyecto.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, se modifica la obligación impuesta en el subnumeral 14.4. del numeral 14, el subnumeral 15.1. del numeral 15 del Artículo séptimo y el numeral 5 del Artículo Décimo Segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, en el sentido de solicitar el desarrollo de la encuesta y presentación de información por parte de la Aerocivil, no solo sobre los medios de comunicación masiva sino todo medio de comunicación e información efectivo como canal para dar a conocer información relacionada con el proyecto.

2.32. Sobre los indicadores para evaluar la eficacia de los procesos de convocatoria

Respecto a los argumentos de la Aerocivil, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

Los términos de referencia M-M-INA-04, al igual que la Metodología general para la elaboración y presentación de estudios ambientales (2018) establecen que los programas del Plan de manejo ambiental deben especificar, entre otros, “Indicadores que permitan hacer seguimiento al cumplimiento de las metas propuestas para cada objetivo y determinar la eficacia y efectividad de cada programa y subprograma.”

En la ficha PMA-PGS-01 Sensibilización y educación, la Aerocivil propone dentro de las Acciones a desarrollar, llevar a cabo una actividad semestral de educación para el Comité Comunitario Aeroportuario – CCA, grupos de interés comunitario y personal de las entidades del área de influencia y otra actividad de sensibilización semestral³⁹, destinada a alcanzar un alto grado de apropiación de las actividades ambientales y sociales aeroportuarias, sobre las cuales se plantea un indicador de efectividad para establecer si el 60% de representantes de la población que está presente en el territorio del área de influencia, participa activamente de los encuentros planeados.

A lo largo del Concepto Técnico 6113 del 4 de octubre de 2021 acogido por la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, se describió claramente que durante el desarrollo de las reuniones realizadas entre la Aerocivil y las comunidades del área de influencia, en la visita de evaluación de la ANLA y durante la Audiencia Pública Ambiental celebrada el día 2 de septiembre de 2021, se manifestaron inconformidades de los asistentes por las falencias en el proceso de convocatoria llevado a cabo por la Aerocivil durante los lineamientos de participación del estudio de impacto ambiental.

³⁹ Se aclara que en las Metas de la ficha PMA-PGS-01 Sensibilización y educación, la Aerocivil establece una periodicidad anual para las dos actividades que propone, no obstante, esta Autoridad se guía por lo que se incluyó en las Acciones a desarrollar considerando adecuada una frecuencia semestral.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

Por lo anterior, evaluar la calidad y cobertura de las futuras convocatorias que se desarrollen para el cumplimiento de las actividades de educación y sensibilización semestrales establecidas en la Ficha PMA-PGS-01 es fundamental para garantizar la participación de todos los actores objetivo; requiriendo, por tanto, un indicador que permita medir su efectividad.

Adicionalmente, el resultado que arroje este indicador permitirá evaluar si los procesos de convocatoria pueden estar incidiendo en el cumplimiento de la meta establecida en la ficha para que, como mínimo, el 60% de representantes de la población que está presente en el territorio del área de influencia participe activamente en los encuentros.

Por último, cabe aclarar que al requerir esta obligación no se está dando más relevancia a la convocatoria que a la asistencia de los diferentes actores, dado que ambas actividades hacen parte de un proceso integral que busca alcanzar las metas propuestas en la ficha y el manejo de los impactos generados por las actividades objeto de modificación.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, se reitera la obligación impuesta en el subnumeral 14.6. del numeral 14 del Artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

2.33. Sobre revocar la obligación de crear, habilitar y mantener disponible un enlace o vínculo en la página web de la Aerocivil para la recepción de PQRS

Respecto a los argumentos de la Aerocivil, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

En primera instancia, es importante aclarar que la obligación establecida en el numeral 14.7 de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, que cita de manera textual la AEROCIVIL acerca de “Incluir la medida de Encuentro de Aeropuertos sostenibles...” hace parte de la ficha PMA-PGS-01 Sensibilización y educación; y dista de las consideraciones que expone posteriormente, las cuales hacen referencia al numeral 15.18 “Crear, habilitar y mantener disponible un enlace o vínculo en la página web de la Aerocivil para la recepción de PQRS...” y de los sub numerales 15.17.1; 15.17.2; 15.17.3; 15.17.4; 15.17.5; 15.17.6; 15.17.7 y 15.17.8, que hacen parte de las obligaciones de la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación, más no de la ficha PMA-PGS-01 Sensibilización y educación.

Por otro lado, menciona la Aerocivil que las condiciones impuestas en los numerales 15.17.1; 15.17.2; 15.17.3; 15.17.4; 15.17.5; 15.17.6; 15.17.7 y 15.17.8 deben cumplir la normatividad establecida en la ley 1772⁴⁰, no obstante, la citada ley no tiene relación alguna con el asunto en cuestión. Sin embargo, atendiendo el tema de confidencialidad de la información y de transparencia para los peticionarios que la Aerocivil menciona en este punto, se reitera que sigue siendo responsabilidad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil recibir, tramitar y recopilar la información suministrada por los peticionarios, e informar los fines para los cuales se solicitan los datos personales que sean consignados y los asociados a la descripción de su PQRS sobre ruido requerida en los anteriores numerales, de acuerdo con la normatividad establecida para tal fin.

Así mismo, se aclara que el hecho de que la ANLA solicite el registro de PQRS sobre ruido que se radiquen en el enlace establecido por la Aerocivil, se enmarca dentro de la misionalidad propia de la Autoridad con el fin de realizar control y seguimiento ambiental al proyecto, por lo que no se requeriría en esta instancia la autorización al titular, tal y como se establece en el artículo 10 de la Ley 1581 del 17 de octubre de 2012.⁴¹

Teniendo en cuenta que la emisión de ruido es uno de los aspectos de mayor Generación de conflictos, lo que conlleva a que este último sea calificado como un impacto severo, la Autoridad reitera que los datos solicitados en el numeral 15.17, son necesarios para realizar el control y seguimiento no solo al manejo dado a este impacto, sino al cumplimiento de las medidas establecidas ante el Aumento de niveles de presión sonora.

No obstante, conociendo que la Aerocivil emitió el Manual para la Atención y Trámite Interno de las Peticiones según la Resolución 2290 del 23 de noviembre de 2020 y que tiene a disposición un

⁴⁰ “Por medio de la cual se declara patrimonio inmaterial, cultural, artístico y folclórico de la nación, el desfile el Salsódromo que se realiza dentro del marco de la Feria de Cali, y se dictan otras disposiciones”

⁴¹ Artículo 10. Casos en que no es necesaria la autorización. La autorización del Titular no será necesaria cuando se trate de: Información requerida por una entidad pública o administrativa en ejercicio de sus funciones legales o por orden judicial.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

vínculo para recibir las quejas por ruido, se considera que este tendrá que ser ajustado incluyendo los aspectos mencionados en el subnumeral 15.17, debido a que actualmente el canal no está establecido en términos ambientales, ya que se reduce a recopilar datos de contacto, tipo y tema de solicitud, descripción del evento de ruido, fecha y sitio donde ocurrió el evento; y no orienta hacia la transmisión de información que permita analizar las características específicas que generan el impacto como su frecuencia, horarios, días y tipo de aeronave que lo produce, sus posibles efectos sobre la calidad de vida de la población, otras actividades con las cuales se genere acumulación del impacto, o el conocimiento que tenga el quejoso frente a las medidas establecidas para el manejo del mismo.

Así mismo, se sigue considerando que la manera más adecuada para garantizar el seguimiento a los resultados obtenidos en el enlace solicitado por parte de la ANLA es tener acceso en tiempo real a las PQRS interpuestas por ruido a lo largo de todo el trámite (desde su radicación hasta el cierre). Esto, debido a que, al ser una actividad para manejar un impacto severo como la Generación de conflictos, exige un monitoreo constante y con celeridad que permita evaluar el cumplimiento y eficacia de las medidas planteadas tanto para ruido como para el nivel de conflictividad con las comunidades que derive de este.

Por lo anterior, es pertinente que la Aerocivil adapte el actual enlace que tiene a disposición para presentar quejas y reclamos asociados a ruido, acorde con los requerimientos hechos por la Autoridad en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, se modifica la obligación impuesta en el subnumeral 15.18. del numeral 14 del Artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, en el sentido de que la Aerocivil mantenga disponible un enlace o vínculo en su página web para la recepción de PQRS, incluyendo en él lo solicitado en el numeral 15.17 del Artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

2.34. Frente a los argumentos de la Aerocivil para que la empresa OPAIN S.A. sea la responsable del desarrollo de capacitaciones dirigidas a los representantes de las aerolíneas de carga y pasajeros.

Respecto a los argumentos de la Aerocivil, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

En primera instancia se aclara que el numeral al cual hace referencia la Aerocivil no corresponde al 18.6, sino a la obligación con numeral 18.7. A través de la Resolución 1001 del 1º de junio de 2009, el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial – MADVT, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible - MADS, autorizó la cesión parcial de la licencia ambiental (otorgada a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL mediante Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995), a favor de la sociedad Concesionaria Operadora Aeroportuaria Internacional S.A. – OPAIN S.A., como de los demás actos administrativos contentivos de derechos y obligaciones ambientales inherentes a las actividades del Aeropuerto Internacional El Dorado; en dicha resolución estableció las obligaciones de competencia de cada entidad.

En el Artículo Tercero de la mencionada resolución, se determinaron las obligaciones de la AEROCIVIL, entre las que se encuentra la ejecución del Programa de Gestión Social (PGS) como se cita a continuación: “En cabeza de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL continuarán las obligaciones establecidas mediante la Resolución No. 1330 del 7 de noviembre de 1995 y sus Actos Administrativos modificatorios a saber: Resolución 1389 del 7 de noviembre de 1995, resolución 392 del 15 de abril de 1996, resolución 768 del 19 de julio de 1996, resolución 598 del 2 de julio de 1997, resolución 534 del 16 de junio de 1998 y resolución 745 del 5 de agosto de 1998, las cuales se relacionan a continuación así:

(...)

- Programa de Gestión Social.”

La obligación recurrida por la AEROCIVIL en el numeral 18 sub numeral 18.6. del Artículo Séptimo de la Resolución 1728 del 24 de octubre de 2021, hace parte de la ficha del Plan de manejo ambiental PGS-04 (Plan de Gestión Social – 04) Educación y capacitación al personal vinculado a la operación del proyecto; por ende, las obligaciones allí establecidas son responsabilidad de esta entidad.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

No obstante, es importante aclarar que la AEROCIVIL, como titular de la licencia ambiental y solicitante de su modificación aprobada mediante Resolución 1728 del 24 de octubre de 2021, debe garantizar que esta obligación sea desarrollada (independientemente de la entidad que designe para su ejecución) y entregar los soportes de verificación de cumplimiento necesarios.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, se reitera la obligación impuesta en el subnumeral 18.7. del numeral 14 del Artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

2.35. En cuanto al impacto presupuestal y fiscal

La Aerocivil argumenta en el recurso de reposición que las obligaciones que impuso la ANLA en el acto administrativo recurrido vulnera la sostenibilidad fiscal de dicha entidad.

Esta Autoridad Nacional no se pronuncia sobre estos argumentos, puesto que dentro de la misionalidad de la ANLA está velar porque los proyectos se ejecuten en el marco del principio de desarrollo sostenible. Aunado a que todo proyecto debe considerar los costos tanto de construcción y operación, como de aquellas medidas que permitan dar adecuado manejo a todos los impactos que sean generados y así, cumplir con la responsabilidad ambiental de atender de forma adecuada e integral los impactos generados por el proyecto al que representan.

3. CONSIDERACIONES FRENTE A LOS ARGUMENTOS DE LAS COADYUVANCIAS

Respecto a los argumentos en los escritos de coadyuvancia, el grupo técnico de evaluación de la ANLA en el Concepto Técnico 366 del 1º de febrero de 2022 mencionó lo siguiente:

Después de revisados los oficios enviados por las empresas Fast Colombia S.A.S. y la Sociedad Aerovías del Continente Americano S.A. AVIANCA, se puede evidenciar que los argumentos que son expuestos respaldan y coinciden los ya contenidos en el Recurso de reposición de la Aerocivil, y que fueron atendidos en el presente acto administrativo, relacionado principalmente con configuración operacional aérea de las pistas y evaluación ambiental sobre estos cambios, frente a la aplicación de restricciones por QC.

Por lo tanto, se determina la pertinencia de revisar cada una de las consideraciones que fueron presentadas por la Autoridad en el análisis de las obligaciones recurridas en el recurso de reposición.

No obstante lo anterior, se considera pertinente puntualizar dos aspectos del documento de coadyuvancia presentado por AVIANCA, dado que llama la atención de la Autoridad que el recurrente indique que la ANLA desconoció flagrantemente los estudios efectuados por la firma K2 ingeniería al momento de tomar la decisión y que el establecimiento de una cuota de ruido en función de los estándares máximos permisibles se aparta de la uniformidad de normas y genera impactos negativos al sector. Al respecto se da respuesta en los siguientes términos:

1. *Sea lo primero indicar que desde la página 186 a la página 191 del acto administrativo recurrido, se evaluaron y consideraron los estudios presentados por la Aerocivil y entre otros aspectos se consideró lo siguiente:*

“En conclusión y teniendo en cuenta los resultados arrojados por el SVCA en relación con el ruido generado específicamente por las operaciones aéreas, esta Autoridad encuentra que si bien es cierto la operación del aeropuerto El Dorado no es la única fuente presente en el AI definida para el proyecto, no es menos cierto que sí es una fuente de emisión que contribuye con las excedencias normativas reportadas por la Secretaría Distrital del Ambiente en sus Mapas Estratégicos de ruido.”

2. *En lo que respecta al establecimiento de una cuota de ruido acumulativa de hasta 55 decibeles por hora, la cual indican se aparta de la uniformidad de las normas, es menester recordarle AVIANCA, que la cuota de ruido de carácter ambiental es una medida de tipo restrictivo en función de los estándares máximos permisibles de la norma nacional de ruido y no en función de las características tecnológicas de las aeronaves como está acostumbrado el sector, no obstante aplica como cualquier medida restrictiva, en tanto que en los cuatro pilares del enfoque equilibrado de ruido de la OACI, se contemplan las restricciones a las operaciones y no se establece ni se prohíbe una metodología específica*



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

de restricción, simplemente se realizan recomendaciones en función de las experiencias internacionales.

3. *De igual manera se reitera que previa solicitud de modificación, las operaciones en dirección a Bogotá en los horarios objeto de solicitud, estaban restringidas en un 100%, por lo que indicar que la aplicación de la cuota de ruido de carácter ambiental genera impactos negativos al sector, no se considera consecuente con la realidad del proyecto, dado que no se puede restringir algo que ya está restringido en un 100%.*
4. *Finalmente esta Autoridad le informa a AVIANCA que las solicitudes de modificación de licencia, de cualquier proyecto obra o actividad, no están sujetos a que la presentación de la solicitud sea un trámite meramente administrativo, que de garantía de que se otorgará la modificación solicitada exactamente en las condiciones requeridas y con la visión de crecimiento económico que a bien tenga el proyecto.*

4. CONSIDERACIONES FINALES**4.1. De la facultad oficiosa de la administración en sede de recurso de reposición**

El artículo 209 de la Constitución Política establece que “La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones”.

La Corte Constitucional, a través de la Sentencia C-892 de 2001, se pronunció 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”.

Asimismo, el artículo 3º de la Ley 1437 de 2011 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”.

El numeral 11 del precitado artículo establece 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, dilaciones o retardos y sanearán, de acuerdo con este Código las irregularidades procedimentales que se presente, en procura de la efectividad del derecho material objeto de la actuación administrativa.

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 es preciso señalar 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 3º del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, ya citado.

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.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

También es preciso señalar lo previsto en el artículo 34 de la Ley 1437 de 2011, el cual dispone lo siguiente:

“Artículo 34. Procedimiento administrativo común y principal. Las actuaciones administrativas se sujetarán al procedimiento administrativo común y principal que se establece en este Código, sin perjuicio de los procedimientos administrativos regulados por leyes especiales. En lo no previsto en dichas leyes se aplicarán las disposiciones de esta Parte Primera del Código”.

De acuerdo con el artículo 74 de la Ley 1437 de 2011 “el recurso de reposición es el mecanismo de defensa que promueve el directamente interesado o el tercero interviniente en contra de una decisión para que el funcionario que lo expidió la aclare, modifique, adicione o revoque.

Cuando el recurso de reposición es procedente, esto es, si se interpuso dentro del término legal por quién está habilitado para ello, el funcionario ha de entrar a revisar la decisión particularmente en los puntos objetados en el escrito del recurso, especialmente cuando se está ante un recurrente único, quedándole a la administración vedado hacerle más gravosa al interesado la situación jurídica creada, modificada o extinguida en la decisión objeto de reposición⁴².

No obstante, cuando la administración está resolviendo el recurso y se percata que en su decisión hay aspectos que ameritan sin hacer más gravosa la situación del recurrente, así ha de proceder.

En este orden de ideas, cuando se interpone el recurso de reposición, la administración siempre conserva la facultad de revisar sus propias decisiones bajo los límites ya mencionados, máxime cuando la decisión no ha quedado en firme.

Para el presente caso, el titular del trámite, esto es, la Aerocivil interpuso recurso de reposición en contra de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. Como pretensión principal solicitó que se reponga la citada resolución aplicando la norma especial de ruido. Como pretensión subsidiaria manifestó que, si no se accede a la petición principal, desiste expresamente de la solicitud de modificación de licencia ambiental.

En su escrito de reposición, la Aerocivil presentó varios motivos de inconformidad en contra del citado acto administrativo.

Sin perjuicio de lo anterior, esta Autoridad, en el marco de sus funciones, bajo el principio de legalidad, principios orientadores del derecho administrativo y con base en los argumentos plasmados en el escrito del recurso de reposición, consideró procedente modificar algunas disposiciones de la decisión recurrida. Motivo por el cual, en la parte resolutive de este acto administrativo se modificarán los artículos a que haya lugar de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

4.2. Del recurso de reposición en contra de disposiciones que se adicionan

Se adicionará a la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 que la Aerocivil deberá cumplir con una cuota de ruido 4 en la fase 2 para los horarios de 5:00 a.m. a 6:59 a.m. y en la fase 3 de 9:00 p.m. a 11:59 p.m. Es decir, se amplían los horarios de restricción pasando de 3

⁴² Sentencia T-033/02. Magistrado Ponente: Dr. RODRIGO ESCOBAR GIL. *PRINCIPIO NO REFORMATIO IN PEJUS EN ACTUACIONES ADMINISTRATIVAS-Operancia “(...) A este respecto, ha considerado que por ser la no “reformatio in pejus” un principio general de derecho y una garantía constitucional del debido proceso es aplicable a todas las actividades del Estado que implique el ejercicio de su poder sancionatorio. La prohibición de la reformatio in pejus tiene plena aplicabilidad en materias administrativas, tanto en el agotamiento de la vía gubernativa como en el desarrollo del procedimiento ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo, circunstancia que se origina en la interpretación armónica y sistemática de los artículos 29 y 31 de la Constitución Política, logrando de esta manera hacer efectivo el derecho al debido proceso y por ende de los demás principios y derechos constitucionales que guardan correspondencia con dicha institución jurídica. De suerte que la congruencia y la prohibición de la no reformatio in pejus, limitan la actuación de la Administración en aras de la transparencia, legalidad y garantía en la actuación administrativa. (...)”*



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

horas por pista sur y de 1 hora por pista norte a 5 horas por pista sur y 5 horas por pista norte⁴³.

Cabe anotar que, la imposición de estas obligaciones son aspectos nuevos, no contemplados en la resolución recurrida. Por tal motivo, en aras de garantizar el debido proceso y el derecho de contradicción y defensa, esta Autoridad concederá el recurso de reposición.

Lo anterior, bajo el mandato del artículo 3º de la Ley 1437 de 2011, el cual 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 ese sentido, en virtud de los principios de eficacia, economía y celeridad, esta Autoridad está llamada a que los procedimientos logren su finalidad, en procura de la efectividad del derecho material objeto de la presente actuación administrativa. Igualmente, en virtud del principio de economía las autoridades deberán proceder con austeridad y eficiencia, optimizando 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 lo tanto, resulta procedente a través del presente acto administrativo imponer las medidas adicionales necesarias para prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales.

No obstante, es preciso resaltar en el presente caso, la importancia que el derecho fundamental al debido proceso reviste para asegurar también el cumplimiento de otros postulados fundamentales y de derechos de consagración constitucional y legal, como el derecho colectivo al ambiente sano, responsabilidad de autoridades y particulares.

La Corte Constitucional⁴⁴ ha establecido que el derecho al debido proceso tiene unas garantías previas y unas **garantías posteriores**, así:

*“La jurisprudencia constitucional ha diferenciado entre las garantías previas y posteriores que implica el derecho al debido proceso en materia administrativa. Las garantías mínimas previas se relacionan con aquellas garantías mínimas que necesariamente deben cobijar la expedición y ejecución de cualquier acto o procedimiento administrativo, tales como el acceso libre y en condiciones de igualdad a la justicia, el juez natural, el derecho de defensa, la razonabilidad de los plazos y la imparcialidad, autonomía e independencia de los jueces, entre otras. De otro lado, las **garantías mínimas posteriores se refieren a la posibilidad de cuestionar la validez jurídica de una decisión administrativa, mediante los recursos de la vía gubernativa y la jurisdicción contenciosa administrativa**”. (Negrilla fuera del texto original).*

Por lo tanto, la imposición de estas obligaciones cambia la situación jurídica a la que estaba expuesta la Aerocivil, es decir, que se están adoptando nuevas determinaciones y resolviendo sobre aspectos no contemplados en la resolución inicialmente recurrida. Por tal motivo, en aras de garantizar el debido proceso y el derecho de contradicción y defensa, esta Autoridad concederá recurso de reposición en contra de las citadas disposiciones.

4.3. Del desistimiento del trámite

Como se explicó previamente, la Aerocivil como petición subsidiaria solicitó el desistimiento del trámite administrativo de modificación de licencia ambiental. Esa solicitud quedaba supeditada a que el acto administrativo recurrido fuese confirmado.

No obstante y aun cuando en la presente decisión no se accede a la pretensión principal, esto es, revocar, el desistimiento como subsidiaria no es procedente pues lo que aquí se está ordenando es la modificación del acto administrativo recurrido y no su confirmación. Dicho en otros términos, como esta autoridad no confirmará el acto recurrido, la solicitud subsidiaria de desistimiento carece de objeto.

⁴³ Estas condiciones están explicadas previamente en los anteriores acápites de este acto administrativo.

⁴⁴ Sentencia C-034 de 2014 de la Corte Constitucional.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

Sin perjuicio de lo anterior, la Aerocivil podrá desistir los derechos que le concede Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificada por este acto administrativo, si lo considera conveniente, siempre y cuando no inicie, realice o ejecute las actividades autorizadas en este trámite, pues estas acciones hacen nacer a la vida jurídica los términos, condiciones y obligaciones del instrumento de control y manejo ambiental.

En el evento que no se presente una nueva solicitud de desistimiento, es preciso señalar que las obligaciones relacionadas con pasar de una fase a otra no están sujetas a un plazo, por lo tanto, es potestad de la Aerocivil presentar los soportes de su cumplimiento en el tiempo que considere necesario para obtener la aprobación correspondiente, si pretende habilitar el horario operacional autorizado para la fase II, en el mismo sentido, en lo que respecta a la fase III.

Igualmente es importante advertir que, las obligaciones relacionadas con la actualización del plan de manejo ambiental, seguimiento y monitoreo, como el plan de contingencias no entrarían en esa excepción por cuanto dicha actualización aplica para la operación que actualmente adelanta el Aeropuerto, en ese sentido sí es menester que den cumplimiento a los ajustes allí requeridos.

Con fundamento en los aspectos de hecho y de derecho expuestos, esta Autoridad encuentra mérito para confirmar ciertas disposiciones del acto recurrido. Así mismo, se modificarán aquellos aspectos que, de conformidad con los recursos interpuestos, han de ajustarse.

Finalmente vale la pena advertir que, en contra de las disposiciones confirmadas y modificadas por este acto administrativo no procede recurso alguno y el de reposición únicamente procede en contra de lo que trata el artículo segundo, relacionado con la cuota de ruido 4 que se impone en la tabla 10 Medidas de Manejo Ambiental para Fase II y tabla 11 Medidas de Manejo Ambiental para Fase III, en los términos que se indican en el artículo décimo tercero del presente acto administrativo.

En mérito de lo expuesto, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales

RESUELVE:

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

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

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

“ARTÍCULO PRIMERO. (...)

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

Fase I:

“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

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

Obligaciones:

1. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá presentar para la autorización de inicio de la fase II por parte de esta Autoridad, la siguiente información:
 - 1.1. Plan de reconversión de flota aérea y cronograma de implementación producto de la Resolución 1599 del 26 de agosto del 2020 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, o la que la modifique adicione o sustituya y en cumplimiento de los literales a y d del numeral 1.1 del Artículo Cuarto y el literal d, del numeral 8 del Artículo Octavo de la Resolución 1034 de 2015.
 - 1.2. Informe con la descripción de la operación para las franjas horarias objeto de medidas de manejo ambiental en la Fase II, en función de los análisis de ruido por aeronave, y cronograma de implementación que demuestren técnicamente la capacidad de cumplimiento de las restricciones por cuota de ruido QC.
 - 1.3. Remisión diaria a esta Autoridad vía correo electrónico a licencias@anla.gov.co con copia a centromonitoreo@anla.gov.co, de los archivos de descarga del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aerocivil, relacionados con los niveles de ruido y trayectorias aéreas, en formato .csv.
 - 1.4. Presentación del estudio finalizado de Fauna silvestre en el humedal el Gualí, en el cual se correlacione el ruido aeronáutico con la alteración a la fauna silvestre, y con base en los resultados obtenidos presentar para verificación de la ANLA el análisis de jerarquía de la mitigación del impacto alteración a las comunidades faunísticas, determinando para aprobación de la ANLA, las medidas de mitigación o de ser el caso las medidas compensatorias, junto con el cronograma de implementación de estas.
 - 1.5. Presentar un estudio finalizado de actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, en el cual se concluya acerca de la correlación entre la posible influencia del ruido aeronáutico sobre la productividad de la actividad ganadera en el municipio, con la determinación si es el caso de las medidas para dar atención al impacto, junto con el cronograma de implementación de estas.
 - 1.6. Presentar la metodología que será desarrollada en la formulación de un Plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI, de conformidad con lo establecido en la Tabla 1 de la norma nacional de ruido, asociado al área de influencia para el componente ruido definida por esta Autoridad, teniendo en cuenta los siguientes aspectos y demás aplicables en el marco de los cuatro pilares del enfoque equilibrado de ruido recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI:
 - 1.6.1. Cronograma y metodología para el desarrollo del Inventario de viviendas e instituciones existentes en el AI y propuesta de Formato de Diligenciamiento, según las consideraciones del acápite del componente espacial del presente acto administrativo.
 - 1.6.2. Cronograma y metodología para el desarrollo del Plan que garantice el cumplimiento de la norma de ruido de conformidad con las políticas de planeación de desarrollo territorial vigentes definidas por las Autoridades competentes en el territorio.
 - 1.6.3. Entrega del cronograma (diseños y construcción) de las barreras acústicas laterales a las pistas propuestas para la presente modificación, con las siguientes especificaciones mínimas: (i) Una reducción aproximada de -11 dB a una distancia de 20 metros y un coeficiente de pérdida por transmisión de mínimo -17 dB, haciendo énfasis en la reducción de los tercios de octava con mayores componentes energéticos, los cuales van desde los 10 Hz hasta los 16.000 Hz. (ii) Pérdida por inserción de una barrera al aire libre de 11 dB (20 metros al exterior), cuyas dimensiones mínimas, deben ser las siguientes: Altura 8 m y Grosor 0,8 m.



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

Fase II:

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

Tabla 10 Medidas de Manejo Ambiental para Fase II

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

Obligaciones:

2. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá presentar para autorización de inicio de la fase III por parte de esta Autoridad, la siguiente información:
- 2.1. Plan de acción incluyendo el cronograma de implementación con el cual sea posible dar manejo a los conflictos de uso de suelo existentes en el AI, de conformidad con lo establecido en la Tabla 1 de la norma nacional de ruido, asociado al área de influencia para el componente ruido definida por esta Autoridad, teniendo en cuenta como mínimo los siguientes aspectos y demás aplicables en el marco de los cuatro pilares⁴⁵ del enfoque equilibrado de ruido⁴⁶:

2.1.1. Articulación con las políticas de planeación de desarrollo territorial vigentes definidas por las Autoridades competentes en el territorio.

2.1.2. En los casos en que no sea posible garantizar niveles de emisión de ruido en el marco de los estándares máximos permisibles por la norma, se deberá presentar un plan de insonorización, de conformidad con la Resolución 1330 de 1995 acorde a lo obtenido en el inventario de viviendas y/o instituciones buscando garantizar niveles óptimos al interior de estas, de conformidad con las normativas aplicables. Estableciendo metodologías de evaluación objetivas y aplicables que permitan validar la existencia del impacto intramural.

2.1.3. Además de las nuevas medidas propuestas, deberá incluir las ya aprobadas por esta Autoridad.

2.1.4. Construcción de las barreras acústicas laterales a las pistas con las especificaciones definidas por la Aerocivil y especificadas en el numeral 1.6.3.

2.1.5. Implementación de las medidas resultantes de los estudios realizados sobre el Humedal Gualí.

2.2. La efectividad de las medidas propuestas deberá ser demostrada a partir de análisis técnicos dentro del Plan de acción presentado.

Fase III:

Una vez se dé cumplimiento a satisfacción de los requerimientos y obligaciones establecidas en la Fase II, la Aerocivil podrá entrar en una segunda y última Fase Operativa, en la que se autorizan la implementación de medidas de manejo ambiental para el manejo de los impactos generados en las franjas horarias de 05:00 a 06:59 por las dos pistas y de 21:00 a 23:59 por las dos pistas:

Tabla 11 Medidas de Manejo Ambiental para Fase III

⁴⁵ (i) La reducción del ruido en la fuente (aeronaves más silenciosas), (ii) la disminución del ruido mediante procedimientos operacionales, (iii) la planificación y manejo del uso del suelo alrededor del aeropuerto, y (iv) la aplicación de restricciones operativas.

⁴⁶ Conforme a las normas y métodos recomendados de la parte V del Volumen I del anexo 16 Organización de Aviación Civil Internacional.

“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental		PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental	
NORTE	5:00-6:59	Operaciones en cualquier dirección.	SUR	5:00-6:59	Operaciones en cualquier dirección.
	21:00-23:59			21:00-23:59	
	Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4			Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4	
	00:00-4:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015.		00:00-4:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015.
7:00 – 20:59	7:00 – 20:59				

PARÁGRAFO PRIMERO. Las medidas de manejo ambiental aprobadas en el presente artículo no aplicarán para las aeronaves de todo tipo que tengan que utilizar dicho terminal como aeropuerto alternativo por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad durante el período en que permanezcan dichas razones y que afecten la seguridad del vuelo, y las aeronaves que operen en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia, y vuelos especiales del Ministerio de Defensa. Sin perjuicio de lo anterior, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá reportar ante la ANLA dentro de las 24 horas siguientes después de sucedido el evento.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil – AEROCIVIL deberá informar sobre las operaciones realizadas diferentes a las autorizadas en el presente Acto Administrativo que por razones meteorológicas y de seguridad fueron efectuadas en un plazo no mayor de 5 días de efectuada la acción.

PARÁGRAFO TERCERO. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá contar con el respectivo acto administrativo que declare el cumplimiento de las obligaciones impuestas, para autorizar por parte de esta Autoridad Nacional el inicio de las fases II y III.

ARTÍCULO TERCERO. Reponer en el sentido de modificar el numeral 2 del Artículo Segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, de conformidad con las razones expuestas, el cual quedará de la siguiente manera:

“**ARTÍCULO SEGUNDO.** (...)

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

Fase II

2. Consiste en la operación del recinto de prueba de motores solicitada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil, entre las 05:00 y las 23:59.

Obligaciones:

- 2.1. Deberá presentar para aprobación y como prerrequisito para el inicio de la fase III el cumplimiento de las siguientes actividades:
- 2.1.1. Presentación de un modelo acústico refinado de la operación del recinto de prueba de motores donde se represente un escenario crítico de operación técnicamente soportado en relación con las diferentes actividades que allí se realizan, indicando claramente los criterios de caracterización del tipo de emisión simulada en relación con la flota aérea que hace uso de dicho sitio, y especificando la eficiencia acústica de su infraestructura por tercio de octava.
- 2.1.2. Si los resultados del modelo acústico refinado indican que los niveles de ruido producto de las actividades de prueba de motores para un escenario crítico, trascienden los límites del área licenciada o en sumatoria con las demás actividades del proyecto se prevé impactos sinérgicos y acumulativos, estos deberán ser atendidos en el marco del diseño de las barreras acústicas laterales. y se deberá esperar a la construcción de estas.

“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

2.1.3. Si se comprueba que no se presentaron los impactos anteriormente descritos para un escenario de operación crítico, Aerocivil podrá iniciar con la fase III. (...)

ARTÍCULO CUARTO. Reponer en el sentido de modificar los numerales 14.4., 15.1. y 15.18 del Artículo Séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, de conformidad con las razones expuestas, los cuales quedarán de la siguiente manera:

“ARTÍCULO SÉPTIMO. (...)

14. Ajustar la ficha PMA-PGS-01 Sensibilización y educación en el sentido de: (...)

14.4. Incluir información sobre medios de comunicación e información a emplear para convocar e informar a la comunidad de las actividades de esta ficha, teniendo en cuenta que deben hacer parte de aquellos de mayor interés y pertinencia expresados por la comunidad según los resultados de la Encuesta sobre medios de comunicación e información, que hace parte de las obligaciones impuestas en el presente acto administrativo. (...)

15. Ajustar la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación, en el sentido de: (...)

15.1. Establecer estrategias de convocatoria y suministro de información por medio de medios de comunicación y otros canales o herramientas efectivas que lleguen directamente a la comunidad del área de influencia del proyecto, a partir de los resultados de la Encuesta sobre medios de comunicación e información, y enunciar los respectivos soportes que se incluirán como evidencia en los Informes de Cumplimiento Ambiental – ICA. (...)

15.18. Mantener habilitado un enlace o vínculo en la página web de la Aerocivil para la recepción de PQRS que incluya como mínimo los aspectos establecidos en el numeral 15.17 y que actuará a manera de Observatorio participativo del comportamiento y manejo del impacto de generación de ruido, de fácil manejo para los peticionarios. Esta herramienta debe permitir el acceso por parte de la ANLA, para efectuar el seguimiento en tiempo real de las PQRS recibidas. Allí se debe contar con el registro del trámite de las PQRS desde su recepción hasta su cierre con información sobre la gestión del trámite, los temas o situaciones que están impactando a la comunidad y las soluciones dadas. Este sistema debe tener habilitado el acceso permanente de la ANLA a todas las PQRS y permitir a los peticionarios realizar el seguimiento al estado de trámite de sus PQRS. (...)

ARTÍCULO QUINTO. Reponer en el sentido de modificar el numeral 5 del Artículo Décimo Segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, de acuerdo con lo señalado en la parte motiva del presente acto administrativo, el cual quedará así:

“ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. (...)

5. Realizar una encuesta estadísticamente representativa que tenga en cuenta todas las unidades territoriales menores de influencia del proyecto que permita conocer los medios de comunicación a los que accede preferencialmente la comunidad; obtener información sobre horarios y días en que se puede asegurar mayor cobertura por tipo de medio de comunicación; así mismo, que permita conocer otros canales o herramientas efectivas sugeridas por las mismas comunidades. Los resultados deben dar cuenta de diferencias por territorios o sectores y la jerarquía de preferencia de modo que se puedan establecer estrategias informativas eficientes a ser incluidas en las fichas de manejo del medio socioeconómico de conformidad con lo requerido para las mismas. Presentar los registros documentales en el próximo informe de cumplimiento ambiental.

ARTÍCULO SEXTO. Confirmar en todas sus partes los artículos de la Resolución 1728 de 2021 que no fueron objeto de modificación con el presente acto administrativo.

ARTÍCULO SÉPTIMO. No se considerará infracción ambiental la no ejecución de las obligaciones impuestas en las Fases I y II que aún no sean exigibles.

ARTÍCULO OCTAVO. Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, notificar el contenido del presente acto administrativo al representante legal, apoderado o a la persona autorizada por la Aerocivil; a Jose Daniel Lopez, Carlos Alberto Bernal, Jesus Aníbal Cardenas, Luz Yolanda Cano, María Mercedes Sanchez Rodríguez, Gilma Inés Garcia Bernal, Luz Stella Ruseria Cortes, Julio Ramón Acosta, María Isabel Acosta Téllez,



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

Idali Monroy Ramírez, Jaime Rodríguez Bautista, Doris Buenhombre Román, Alexander Mayo García, Edilma García Beltrán, Nury Martínez Leal, María Helena Correa, Alejandro Castellanos Correa, Leidy Johana Garzón Bernal, Gladys Rodríguez Rodríguez, Ana Otilia García de Bernal, Álvaro León Jiménez Morales, Valois Castellanos Herrera, Luz Marina Molano Vargas, Martha Lucía Bernal Hincapié, Luisa Rocío Acosta Acosta, Mercedes Téllez De Acosta, Hernando García R y Uriel Torres, en su calidad de recurrentes, de conformidad con el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO NOVENO. Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, notificar el presente acto administrativo a los terceros intervinientes reconocidos mediante autos 1763 del 29 de marzo de 2021 y 9066 del 26 de octubre de 2021.

ARTÍCULO DÉCIMO. Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, comunicar el presente acto administrativo a la Agencia Nacional de Infraestructura y señor Carlos Antonio Correal Ramos en calidad de terceros intervinientes reconocidos mediante autos 4553 del 23 de junio de 2021 y 6671 del 24 de agosto de 2021.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO. Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, comunicar el presente acto administrativo a la Secretarías Distritales de Salud, de Planeación y de Ambiente de Bogotá, a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, a la Defensora delegada para los Derechos Colectivos y del Ambiente, al Procurador 22 Judicial II Ambiental y Agrario, a la Procuraduría delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios, para lo de su competencia.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, publicar la presente resolución en la Gaceta Ambiental de esta Entidad.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO. Contra el artículo segundo solamente en lo relacionado con la cuota de ruido 4 que se impone en la tabla 10 Medidas de Manejo Ambiental para Fase II y tabla 11 Medidas de Manejo Ambiental para Fase III, procede el recurso de reposición, el cual se podrá interponer por escrito ante el Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, en la diligencia de notificación personal, o dentro de los diez (10) días siguientes a ella, o a la notificación por aviso, 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.

PARÁGRAFO. En contra de las demás disposiciones del presente acto administrativo no procede recurso alguno de conformidad con lo dispuesto en el artículo 87 del referido Código.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los 01 de febrero de 2022

RODRIGO SUAREZ CASTAÑO
Director General

Ejecutores
CARLOS DAVID RAMÍREZ
BENAVIDES
Profesional Especializado - 202817



“Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021”

Ejecutores

Revisor / Líder

DANIEL RICARDO PÁEZ DELGADO

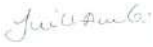
Jefe Oficina Asesora Jurídica



JOSE VICENTE AZUERO

GONZALEZ

Coordinador del Grupo de Conceptos Jurídicos



JHON WILLAN MARMOL

MONCAYO

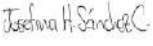
Contratista



JOSEFINA HELENA SANCHEZ

CUERVO

Subdirectora de Evaluación de Licencias Ambientales



MERLEY ROCIO QUINTERO RUIZ

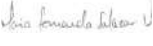
Contratista



MARIA FERNANDA SALAZAR

VILLAMIZAR

Contratista



Expediente LAM0209
Concepto Técnico 366 del 1ro de febrero de 2022.
Fecha: febrero de 2022

Proceso No.: 2022014847
Archívese en: LAM0209

Plantilla_Resolución_SILA_v3_42852

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