



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

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES
- ANLA -
AUTO N° 12030
(30 de diciembre de 2019)

“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”

LA SUBDIRECTORA DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA

En ejercicio de las facultades otorgadas por la Ley 99 de 1993, los artículos 3 numeral 2 y 13 numeral 9 del Decreto 3573 de 27 de septiembre de 2011, el artículo 2.2.2.3.9.1 del Decreto 1076 de 2015, el artículo 1 de la Resolución 1511 del 7 de septiembre de 2018 y la Resolución 1922 del 25 de octubre de 2018, y,

CONSIDERANDO:

Que mediante Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, el entonces Ministerio de Medio Ambiente, otorgó Licencia Ambiental a la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, para el proyecto denominado "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado" localizado en la ciudad de Bogotá y limita con las localidades de Fontibón, Engativá y la zona rural del municipio de Funza.

Que a través de la Resolución 392 del 15 de abril de 1996, el citado Ministerio, modificó la Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995 en el sentido de prorrogar los plazos previstos para presentar los diseños de la barrera de protección contra el ruido en la zona de Engativá para el día primero (1°) de diciembre de 1.996, así como también la fecha en que la barrera debe estar terminada para el primero (1°) de Julio de 1998 entre otras.

Que mediante la Resolución 598 del 2 de julio 1997, el Ministerio modificó la Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, en el sentido de incluir dentro de las obras autorizadas, la construcción del paso inferior o vía de acceso a CATAM y Aviación General.

Que por medio de la Resolución 0745 del 05 de agosto 1998, el Ministerio modificó la Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995 e hizo requerimientos relacionados con el control y mitigación de ruido.

Que por medio de Auto 835 del 23 de octubre de 2001, el Ministerio hizo unos requerimientos a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL relacionados con las medidas implementadas en la disminución del ruido.

Que mediante Auto 62 del 05 de febrero de 2003, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT), realizó unos requerimientos a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL relacionados con medidas y acciones tendientes a la disminución de los niveles de ruido.

Que por medio de Auto 274 del 27 de marzo de 2003, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial MAVDT efectuó unos requerimientos a la Aeronáutica Civil, relacionados con la ubicación de la zona destinada para la realización de la prueba de motores y el pesaje de aeronave.

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Que a través de Auto 518 del 9 de junio de 2004, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial efectuó unos requerimientos a la Aeronáutica Civil, relacionados con el proyecto de insonorización de viviendas y medidas implementadas en la disminución del ruido.

Que a través del Auto 2241 del 12 de diciembre de 2005, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial realizó seguimiento y control ambiental al proyecto.

Que mediante Auto 879 del 08 de mayo de 2006, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, resolvió recurso de reposición contra el Auto 2241 del 2005, en el sentido de modificar el inicio del monitoreo de ruido para la segunda pista.

Que por medio de Auto 3190 del 29 noviembre de 2007, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, solicitó a la Aeronáutica Civil, información sobre el tema de impactos por ruido e impactos sociales.

Que a través de Auto 3191 del 29 noviembre de 2007, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, realizó requerimientos en relación con el manejo de aguas residuales y residuos sólidos.

Que a través de la Resolución 1001 de junio 01 de 2009, el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial MAVDT autorizó la cesión parcial de la licencia ambiental otorgada mediante Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995 a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, a favor de la Sociedad Concesionaria Operadora Aeroportuaria Internacional S.A. — OPAIN S.A.

Que con el Auto 2856 del 22 de julio del 2010, el entonces Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial, realizó seguimiento y control ambiental y adicionalmente, hizo entrega de los Términos de Referencia para la actualización del Plan de Manejo Ambiental, conforme la obligación establecida en la Resolución 1001 de 01 de junio de 2009.

Que por medio del Auto 050 de 12 de enero de 2011, el Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial, resolvió el Recurso de Reposición interpuesto contra el Auto 2856 de 22 de junio de 2010, modificando el Artículo Tercero del auto recurrido.

Que a través de Auto 2879 de 30 de agosto de 2011, el Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial requirió a la Aeronáutica Civil, el envío de información relacionada con el proceso de calibración y fotografías de las estaciones de monitoreo.

Que a través de Resolución 825 del 28 de septiembre de 2012, esta Autoridad impuso medidas adicionales a la Aeronáutica Civil relacionada con los informes de ruido.

Que mediante el Auto 3072 del 01 de octubre de 2012, esta Autoridad efectuó seguimiento y control ambiental y se adoptan otras decisiones.

Que por medio de Resolución 154 del 14 de febrero de 2013, esta Autoridad modificó la Resolución 534 del 16 de junio de 1998 en el sentido de eliminar la obligación de pesaje de aeronaves.

Que a través de Resolución 1000 del 03 de octubre de 2013, esta Autoridad autorizó a la Aeronáutica Civil la ejecución de actividades de relleno y nivelación cerca de la cabecera 13R, de la Pista Sur, Sector Suroriental del Aeropuerto Internacional El Dorado, en un Área total de 61.957.28 m², para disponer material de relleno de 198.520.64 m³.

Que mediante Resolución 607 del 25 de mayo de 2015 la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales impone a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL medidas adicionales de control y seguimiento.

Que por medio de Auto 2046 del 25 de mayo de 2015, esta Autoridad efectuó seguimiento y control ambiental y se realizaron algunos requerimientos.

Que mediante Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, esta Autoridad modificó la licencia ambiental otorgada mediante Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, relacionada con la configuración operacional del Aeropuerto Internacional El Dorado, localizado en la ciudad de Bogotá D.C. en el sentido de modificar los horarios de operación para las pistas 13L-31R, 13R-31L y establecer una zonificación de manejo ambiental.

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Que a través de Auto 5371 del 3 de diciembre de 2015, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, efectuó requerimientos al titular del proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El dorado".

Que mediante Resolución 534 del 24 de mayo de 2016 la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA niega la modificación de la licencia ambiental otorgada mediante la resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, referente a la actualización del Plan de Manejo Ambiental en relación con las "Obras de Modernización y Expansión del Aeropuerto El Dorado" solicitada por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL.

Que por medio del Auto 2094 de 30 de mayo de 2017, esta Autoridad efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto y realizó algunos requerimientos.

Que mediante Auto 1678 del 19 de abril de 2018, esta Autoridad efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto y realizó algunos requerimientos.

Que mediante la Resolución 2043 del 14 de noviembre de 2018, esta Autoridad en cumplimiento a una orden judicial modificó el artículo décimo quinto la Resolución 0534 del 16 de junio de 1998.

Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, esta Autoridad efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto y realizó algunos requerimientos.

Que mediante Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, esta Autoridad ajustó vía seguimiento el artículo primero de la Resolución de 1034 de 2015, en el sentido de autorizar el "Plan Piloto" solicitado por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL.

Que mediante Resolución 1980 del 02 de octubre de 2019, esta Autoridad resolvió el recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, reponiendo los artículos segundo, tercero, quinto y octavo de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, en el sentido de considerar procedente autorizar el denominado "Plan Piloto" en los términos y obligaciones descritos en el articulado del mencionado Acto administrativo.

Que mediante Auto 10444 del 26 de noviembre de 2019, notificado el 27 de noviembre del mismo año, esta Autoridad realizó control y seguimiento ambiental en el marco de las actividades del denominado "Plan Piloto" del aeropuerto internacional El Dorado y realizó algunos requerimientos.

Que mediante comunicación con radicación ANLA 2019179882-1-000 del 26 de noviembre de 2019, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, presentó justificación sobre las operaciones realizadas, diferentes a la configuración operacional autorizada.

Que mediante comunicación con radicación ANLA 2019190563-1-000 del 4 diciembre de 2019, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, presentó justificación sobre las operaciones realizadas, diferente a la configuración operacional autorizada.

Que mediante comunicación con radicación ANLA 2019198192 del 17 diciembre de 2019, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil presentó base de datos actualizada de capítulos de ruido de las aeronaves que operan en el aeropuerto El Dorado.

Que mediante comunicación con radicación ANLA 2019198559 del 17 diciembre de 2019, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil presentó justificación sobre las operaciones realizadas, diferente a la configuración operacional autorizada.

Que el grupo técnico del sector de infraestructura de la Subdirección de Evaluación y Seguimiento de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA, adelantó una revisión a los documentos obrantes en el expediente LAM0209, tales como actos administrativos, soportes y la información suministrada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil durante las actividades del denominado "Plan Piloto" del aeropuerto internacional El Dorado ubicado en la ciudad de Bogotá, para lo cual emitió el concepto técnico 7739 del 30 de diciembre de 2019, en el que estableció lo siguiente:

“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”

(...)

DESCRIPCIÓN GENERAL

Objetivo del proyecto

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

Localización

El proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado” se encuentra localizado en la ciudad de Bogotá y limita con las localidades de Fontibón, Engativá y la zona rural del municipio de Funza.

Figura 1. Localización del Aeropuerto Internacional El Dorado.



Fuente: SIGWEB ANLA Consultado el 25 de octubre de 2017

Infraestructura, obras y actividades

A continuación, se lista la infraestructura, obras y actividades que hacen parte del Aeropuerto Internacional el Dorado de Bogotá, el cual se encuentra en operación.

Tabla 1 Infraestructura y/u obras que hacen parte del proyecto.

No.	Infraestructura y/u obras	Coordenadas planas (Datum magna sirgas Origen Magna Colombia Bogotá) aproximadamente	
		Este	Norte
1	Primera Pista (13L – 31R): construida con una longitud de 3800 m y 48.80 m de ancho, la pista dispone de cinco carreteros de salida que se conectan con la pista de carreteo que discurre en forma paralela y en igual longitud que la pista de aterrizaje. La pista de carreteo tiene cuatro salidas que comunican a una segunda zona de carreteo, la cual conduce a la plataforma de operaciones de las aeronaves.	13L 991740,38 31R 994750,81	13L 1012953,43 31R 1010679,82
2	Segunda Pista (13R - 31L): construida con una longitud de 3800 m y 45 m de ancho, presenta seis comunicaciones con la pista de carreteo, la cual discurre en forma paralela a 240 m de la misma. Las dos pistas se comunican a lo largo de la zona central por un área de 950 m de largo y 250 m de ancho.	13R 989850,75 31L 992841,71	13R 1012627,31 31L 1010366,08
3	Aviación General: se ubica al interior del aeropuerto, en estas zonas se encuentran diferentes compañías que prestan servicios de transporte de	Costado norte 994222	Costado norte 1010544

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

No.	Infraestructura y/u obras	Coordenadas planas (Datum magna sirgas Origen Magna Colombia Bogotá) aproximadamente																											
		Este	Norte																										
	pasajeros y carga, mantenimiento y reparación de aeronaves; las instalaciones incluyen hangares, talleres, oficinas y áreas de parqueo.	Costado sur Terminal de carga 993029,01	costado sur Terminal de carga 1010818,82																										
4	Instalaciones Militares: hacia el costado occidental de la plataforma de operaciones funcionan las instalaciones del Comando Aéreo de Transporte Militar - CATAM, las cuales incluyen edificios de servicios, casinos, dormitorios, hospital, capilla, terminal de pasajeros, hangares, talleres y zonas para el parqueo de aeronaves y vehículos.	CATAM 991802	CATAM 1011689																										
5	<p>Infraestructura Relacionada con la Operación Aérea: existen otras instalaciones de apoyo y servicio a las operaciones aéreas como son el Centro de Estudios Aeronáuticos - CEA, el Centro Nacional de Aeronavegación - CNA, donde se encuentra ubicada la torre radar, instalaciones de la Policía Nacional, IDEAM, AEROCIVIL, Bomberos y Estación de Combustibles.</p> <p>Tabla 2-2: Infraestructura del aeropuerto internacional El Dorado</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nombre - Instalación</th> <th>Área (Ha.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Primera pista</td> <td>279</td> </tr> <tr> <td>Segunda pista</td> <td>201</td> </tr> <tr> <td>Terminal de pasajeros</td> <td>4,22</td> </tr> <tr> <td>Terminales de carga</td> <td>3,04</td> </tr> <tr> <td>Puente aéreo</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>Aviación general</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td>CATAM</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td>Parqueadero</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Parqueadero vehículos</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Otras instalaciones</td> <td>179</td> </tr> <tr> <td>Zonas verdes</td> <td>170</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>966</td> </tr> </tbody> </table>	Nombre - Instalación	Área (Ha.)	Primera pista	279	Segunda pista	201	Terminal de pasajeros	4,22	Terminales de carga	3,04	Puente aéreo	15	Aviación general	45	CATAM	55	Parqueadero	10	Parqueadero vehículos	5	Otras instalaciones	179	Zonas verdes	170	Total	966	CEA 993739,69 AEROCIVIL 993794	CEA 1010394,24 AEROCIVIL 1010357
Nombre - Instalación	Área (Ha.)																												
Primera pista	279																												
Segunda pista	201																												
Terminal de pasajeros	4,22																												
Terminales de carga	3,04																												
Puente aéreo	15																												
Aviación general	45																												
CATAM	55																												
Parqueadero	10																												
Parqueadero vehículos	5																												
Otras instalaciones	179																												
Zonas verdes	170																												
Total	966																												
6	Cerramiento: el Terminal aéreo cuenta con un cerramiento en malla eslabonada en casi la totalidad del perímetro, excepto en algunos sectores donde se tiene muros en ladrillo. Paralelo a la malla y bordeando la primera y segunda pistas se encuentra la barrera antirruido; construida en tierra, completamente empradizada, en su corona se sembraron árboles de poca altura.	Cerramiento en la parte occidental de la pista Norte 990845,65 Cerramiento en la parte oriental de la pista Norte 995003,09 Cerramiento en la parte occidental de la pista Sur 991331,11 Cerramiento en la parte oriental de la pista Sur 993492,68	Cerramiento en la parte occidental de la pista Norte 1013641,47 Cerramiento en la parte oriental de la pista Norte 1010724,18 Cerramiento en la parte occidental de la pista Sur 1011288,98 Cerramiento en la parte oriental de la pista Sur 1009695,69																										
7	Vía Perimetral y Vías Internas de Acceso: se cuenta con una vía interna no pavimentada a lo largo del cerramiento perimetral y de varias vías internas no pavimentadas para el acceso a las subestaciones A y B, Gilde-Slope, equipos de localización, marcadores del ILS y demás instalaciones de apoyo.	Vía en la parte occidental de la pista Norte 992297,78	Vía en la parte occidental de la pista Norte 1012778,18																										

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

No.	Infraestructura y/u obras	Coordenadas planas (Datum magna sirgas Origen Magna Colombia Bogotá) aproximadamente	
		Este	Norte
		Vía en la parte oriental de la pista Norte 994922,29 Vía en la parte occidental de la pista Sur 989513,79 Vía en la parte oriental de la pista Sur 993508,75	Vía en la parte oriental de la pista Norte 1010764,28 Vía en la parte occidental de la pista Sur 1012679,09 Vía en la parte oriental de la pista Sur 1009720,80
8	Horno incinerador: Durante la visita se pudo verificar que el horno de incineración no se encuentra en operación, este se encuentra a cargo de la Aeronáutica Civil. (Ver Anexo 1, registro fotográfico).	991366,26	1012295,85
9	Canales de aguas lluvias: El manejo de estas aguas se realiza a través de canales que se localizan perimetralmente a las pistas y plataforma de operaciones (Pista Norte: Canales 1 al 5 y Pista Sur: Canales 6 al 12). Durante el recorrido se observó el estado de los canales de aguas lluvias No 8 (cabecera 13R pista sur) así como el canal de aguas lluvias 12, estos cuentan con sistema de bombeo consistente en motobombas con una capacidad de 5000 galones/minuto ello con el fin de bombear el agua hacia el río Bogotá y prevenir una posible inundación de las áreas operativas del aeropuerto, adicionalmente, en dichos canales se dispone de compuertas con el objeto de evitar el retorno del agua desde el río hacia los canales. Se presentan las coordenadas de los canales principales paralelos a las pistas norte y sur. (Ver Anexo 1, registro fotográfico).	Canal paralelo a la pista norte, parte occidental 991801,96 Canal paralelo a la pista norte, parte oriental 994475,28 Canal paralelo a la pista sur, parte occidental 989949,82 Canal paralelo a la pista sur, parte oriental 992882,64	Canal paralelo a la pista norte, parte occidental 1012701,56 Canal paralelo a la pista norte, parte oriental 1010689,16 Canal paralelo a la pista sur, parte occidental 1012629,28 Canal paralelo a la pista sur, parte oriental 1010472,61
10	Torre de control: Actualmente en funcionamiento	991712,71	1012142,41

Fuente: Expediente LAM0209

Tabla 2 Actividades que hacen parte del proyecto.

No.	Actividades
1	Artículo Primero de la Resolución 1330 de 1995 "Otorgar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL licencia Ambiental Ordinaria para la ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del aeropuerto internacional El Dorado, localizado en la ciudad de Santafé de Bogotá D.C."

Fuente: Expediente LAM0209

ESTADO DE AVANCE

En cumplimiento de sus funciones y competencias establecidas y otorgadas, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, en el ejercicio del seguimiento y control ambiental que ejerce sobre el proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El dorado", y en específico al Plan Piloto, a la fecha ha realizado seguimiento y control al Plan así como acompañamiento a las socializaciones efectuadas por la Aerocivil con comunidades.

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Acompañamiento a socializaciones

1. **Lunes 18 de noviembre:** Socialización con Vereda El Cacique, Kilómetro 2, del municipio de Funza - Cundinamarca – 5:00pm a 7:00pm

(Ver fotografías 1 y 2 en el concepto técnico 7739 del 30 de diciembre de 2019)

Debido a inconvenientes que se presentaron con la habilitación del sitio de la reunión, esta se canceló, por lo que se reprogramó para el 26 de noviembre. Sin embargo, dada la ocasión, se realizó una socialización a la presidente de la JAC a quien se le informó las características del "Plan Piloto" y se también se realizó una presentación del papel de la ANLA en el seguimiento a dicho Plan. Adicionalmente se dejaron los datos de contacto a la presidenta y se recogió la solicitud de adelantar una reunión con la comunidad de la Isla, vecina a la vereda El Cacique Kilómetro 2.

2. **Martes 26 de noviembre:** Socialización Plan Piloto en la Vereda Kilómetro 2, en el municipio de Funza – Cundinamarca.

El equipo técnico de la ANLA, realizó acompañamiento a la Aerocivil a la socialización del "Plan Piloto" del Aeropuerto El Dorado, en donde además de validar la divulgación de la información, se realizó una presentación a la comunidad, en la cual se le indicó y explicó a los asistentes, la competencia de esta Autoridad Nacional y su rol en el de-seguimiento al Plan Piloto del Aeropuerto El Dorado.

Así mismo, se resaltó a el acompañamiento continuo de la ANLA a las comunidades y se invitó a la comunidad a que manifieste sus denuncias y las percepciones con relación al ruido, y la necesidad de que las denuncias cuenten con información específica de la fecha y hora exacta, así como de la ubicación del evento, para de esta manera se pueda llevar a cabo un seguimiento más afectivo y puntual a cada una de las denuncias ambientales recibidas en el marco del Plan Piloto.

(Ver fotografías 3 y 4 en el concepto técnico 7739 del 30 de diciembre de 2019)

3. **Martes 3 de diciembre de 2019** – Socialización Plan Piloto en la Vereda Tienda Nueva, en el municipio de Funza – Cundinamarca.

El equipo técnico de la ANLA realizó acompañamiento a la Aerocivil a la socialización del Plan Piloto del Aeropuerto El Dorado; en donde, además de validar la divulgación de la información, se realizó una presentación a la comunidad, en la cual se le indicó y explicó a los asistentes, a competencia de esta Autoridad Nacional y su rol en el seguimiento al Plan Piloto del Aeropuerto El Dorado.

(Ver fotografías 5 a 7 en el concepto técnico 7739 del 30 de diciembre de 2019)

4. **Jueves 5 de diciembre** – Visita a las estaciones de monitoreo de ruido con la comunidad de Funza.

El equipo técnico de la ANLA, realizó acompañamiento a la Aerocivil a la visita y recorrido por las estaciones de monitoreo de ruido ubicadas en el municipio de Funza – Cundinamarca, con representantes de la comunidad asistentes.

En dicho recorrido los participantes lograron verificar el funcionamiento de cada estación de monitoreo y como refuerzo de lo anterior, el equipo técnico del Laboratorio K2 Ingeniería hizo una breve presentación sobre los sonómetros instalados y su enlace con el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA).

(Ver fotografías 8 a 15 en el concepto técnico 7739 del 30 de diciembre de 2019)

5. **Jueves 12 de diciembre:** Socialización Plan Piloto en la Vereda La Florida, en el municipio de Funza – Cundinamarca.

El equipo técnico de la ANLA realizó acompañamiento a la Aerocivil a la socialización del Plan Piloto del Aeropuerto El Dorado; en donde, además de validar la divulgación de la información, se realizó una

“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”

presentación a la comunidad, en la cual explicó a los asistentes, la competencia de esta Autoridad Nacional y su rol en el seguimiento al Plan Piloto del Aeropuerto El Dorado.

(Ver fotografías 16 a 19 en el concepto técnico 7739 del 30 de diciembre de 2019)

Seguimiento y control al desarrollo del Plan Piloto

Respecto al seguimiento constante a todas las demás actividades relacionadas con el Plan Piloto y a continuación se da un resumen de lo llevado a cabo:

- 6. Lunes 18 de noviembre,** Acompañamiento a la instalación de una estación de monitoreo a petición de la comunidad de la Localidad de Fontibón.

(Ver fotografías 20 y 21 en el concepto técnico 7739 del 30 de diciembre de 2019)

- 7. Miércoles 20 de noviembre.** Refuerzo y profundización de conocimientos adquiridos en la herramienta de MapAereo.

Inicialmente, es pertinente indicar que la herramienta MapAereo, es un software del Sistema de Control y Vigilancia de ruido que tiene implementado el Aeropuerto el Dorado, en donde quedan registradas todas y cada una de las operaciones áreas que se han realizado desde el año 2016 (decojale y aterrizaje), hasta la fecha, consignando en simultánea los niveles de ruido en cada una de las estaciones de ruido por donde paso cada aeronave según su ruta de vuelo.

En este sentido, el equipo técnico de la ANLA durante estas mesas de trabajo, reforzó y profundizó su conocimiento en la herramienta, para de esta manera acceder a los datos producto de la implementación del “Plan Piloto” apenas estos son cargados diariamente al servidor de MapAereo.

Al respecto, es importante resaltar que los resultados obtenidos de esta búsqueda diaria, y teniendo en cuenta la descarga de datos anteriormente referida, serán reportados en cada uno de los conceptos técnicos mensuales que harán parte del control y seguimiento ambiental que realiza la ANLA al Plan Piloto del aeropuerto El Dorado.

(Ver fotografías 22 a 25 en el concepto técnico 7739 del 30 de diciembre de 2019)

8. Martes 3 de diciembre:

Dando cumplimiento a lo establecido en el literal c, del numeral 1 del Artículo Cuarto de la Resolución 1842 Del 16 de septiembre de 2019, que a la letra dice:

“De forma semanal deberá (todos los martes):

c. Realizar un comité técnico con la ANLA, para revisión y análisis de los resultados técnicos y sociales de la semana inmediatamente anterior.”

Se llevó a cabo la mesa técnica ANLA – Aerocivil, en donde se presentaron los análisis de ruido en perfiles horarios para la semana comprendida entre el 26 de noviembre al 2 de diciembre de 2019, tanto de Aerocivil y los de esta Autoridad Nacional, además se realizaron los respectivos comparativos y la correlación con las PQRS que se radicaron durante este periodo de tiempo.

Adicional a lo anterior, es importante mencionar que como producto de las mesas de trabajo, llevadas a cabo cada semana, se establecen compromisos, los cuales son revisados y evaluados en la siguiente mesa de trabajo.

(Ver fotografía 26 en el concepto técnico 7739 del 30 de diciembre de 2019)

9. Sábado 7 de diciembre:

Esta Autoridad en aras de velar por un seguimiento constante y directo al “Plan Piloto”, realizó visita a queja presentada en el Barrio Niza Antigua, de la localidad de Suba, en donde se realizó una contextualización

“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”

sinéctica de la operación del “Plan Piloto” desde la licencia 1330 de 2015, hasta la última modificación de la configuración operacional del aeropuerto mediante la resolución 1034 de 2015.

Adicionalmente, se escucharon las inquietudes de los asistentes que reportan niveles de ruido presentados por las Aeronaves que pasan por el sector, y finalmente, los profesionales de la ANLA manifestaron a los peticionarios que el Plan Piloto es una medida temporal, y se les informó que sus quejas serán tenidas en cuenta dentro del respectivo seguimiento ambiental que se le realiza al “Plan Piloto”.

(Ver fotografías 27 y 28 en el concepto técnico 7739 del 30 de diciembre de 2019)

10. Martes 10 de diciembre:

Dando cumplimiento a lo establecido en el literal c, del numeral 1 del Artículo Cuarto de la Resolución 01842 Del 16 de septiembre de 2019, que a la letra dice:

“De forma semanal deberá (todos los martes):

c. Realizar un comité técnico con la ANLA, para revisión y análisis de los resultados técnicos y sociales de la semana inmediatamente anterior.”

Se llevó a cabo la mesa técnica ANLA – Aerocivil, en donde se presentaron los análisis de ruido en perfiles horarios para la semana comprendida entre el 3 al 9 de diciembre de 2019, tanto de Aerocivil como los de esta Autoridad Nacional, allí se realizaron los respectivos comparativos a los que hubo lugar y se hizo una correlación con las PQRS que se radicaron durante este periodo de tiempo.

Adicional a lo anterior, es importante mencionar que como producto de cada mesa de trabajo se establecen compromisos, los cuales son evaluados en las mesas de trabajo siguientes que se realizan semana a semana.

(Ver fotografías 29 y 30 en el concepto técnico 7739 del 30 de diciembre de 2019)

11. Viernes 13 de diciembre:

Se llevó a cabo la Mesa Técnica ANLA - Aerocivil – Comunidad de Engativá, en donde se le presentó a los asistentes de la Localidad de Engativá, los resultados de los análisis de los monitoreos de ruido realizados hasta el momento, desde la entrada en ejecución del Plan Piloto; en este sentido se les informó que, debido situaciones de fuerza mayor y/o seguridad operacional, que comprometen el uso del espacio aéreo por entidades Gubernamentales; dadas las situaciones de orden público que se generaron por la marchas, el paro que se presentó en la capital de la Republica y condiciones meteorológicas adversas, no se ha podido implementar a cabalidad el Plan Piloto, por lo que la comunidad presente manifestó que teniendo en cuenta lo anterior, una vez se normalizara la operación se volviera a citar a una mesa técnica.

(Ver fotografías 31 y 32 en el concepto técnico 7739 del 30 de diciembre de 2019)

12. Martes 17 de diciembre:

Dando cumplimiento a lo establecido en el literal c, del numeral 1 del Artículo Cuarto de la Resolución 01842 Del 16 de septiembre de 2019, que a la letra dice:

“De forma semanal deberá (todos los martes):

c. Realizar un comité técnico con la ANLA, para revisión y análisis de los resultados técnicos y sociales de la semana inmediatamente anterior.”

Se llevó a cabo la mesa técnica ANLA – Aerocivil, en donde se presentaron los análisis de ruido en perfiles horarios para la semana comprendida entre el 10 al 16 de diciembre de 2019, tanto de Aerocivil como los de esta Autoridad Nacional, allí se realizaron los respectivos comparativos a los que hubo lugar y se hizo una correlación con las PQRS que se radicaron durante este periodo de tiempo.

Adicional a lo anterior, es importante mencionar que como producto de cada mesa de trabajo se establecen compromisos, los cuales son evaluados en las mesas de trabajo siguientes que se realizan semana a semana.

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

(Ver fotografías 33 y 34 en el concepto técnico 7739 del 30 de diciembre de 2019)

Teniendo en cuenta lo anterior, se presenta un resumen de las actividades llevadas a cabo por esta Autoridad Nacional, en función de la vigilancia y control ambiental que se le está realizando al Plan Piloto del Aeropuerto El Dorado.

✓ **Socializaciones:**

Fecha de socialización	Comunidad
Lunes 18 de noviembre	Vereda Kilómetro 2, municipio de Funza - Cundinamarca
Martes 3 de diciembre	Vereda Tienda Nueva, municipio de Funza Cundinamarca.
Jueves 5 de diciembre	Visita con la comunidad del municipio de Funza – Cundinamarca a las estaciones de monitoreo.

✓ **Mesas técnicas de trabajo semanales ANLA - Aerocivil:**

Fecha Mesa Técnica	Tipo de acompañamiento
Martes 3 de diciembre	Mesa técnica ANLA - Aerocivil
Martes 10 de diciembre	Mesa técnica ANLA - Aerocivil
Martes 17 de diciembre	Mesa técnica ANLA - Aerocivil

✓ **Atención a queja:**

Fecha Atención a queja	Peticionario atendido
Sábado 7 de diciembre	Barrio Niza Antigua – Localidad de Suba

✓ **Mesas técnicas de trabajo ANLA – Aerocivil – Comunidad:**

Fecha Mesa Técnica	Comunidad Atendida
Viernes 13 de diciembre	Engativá
Martes 3 de diciembre	Fontibón

✓ **Actividades adicionales**

Fecha de acompañamiento	Tipo de acompañamiento
18 de noviembre	Acompañamiento a la instalación de una estación de monitoreo a petición de la comunidad de la Localidad de Fontibón
20 de octubre	Refuerzo y profundización de conocimientos adquiridos en la herramienta de MapAereo

CUMPLIMIENTO A LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS

Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, Por la cual se ajusta vía seguimiento la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 y se adoptan otras determinaciones.

Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019			
ARTÍCULO PRIMERO. Ajustar vía seguimiento el artículo primero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, en el sentido de autorizar la ejecución temporal del Plan Piloto propuesto por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil mediante oficios con radicación ANLA 2019045919-1-000 del 10 de abril del 2019, 2019114028-1-000 del 5 de agosto 2019, 2019123000-1-000 del 21 de agosto de 2019 y 2019124364-1-000 del 23 de agosto de 2019, de conformidad con las razones expuestas en el presente acto administrativo			
Obligación	Caráct	Cum	Vigen
ARTÍCULO SEGUNDO. Autorizar el denominado "Plan Piloto" con el cumplimiento de las siguientes condiciones de temporalidad:	Tempo ral	NO	SI
<ul style="list-style-type: none"> Que cubra temporada alta y baja en relación con la operación aérea anual. 			

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019

- La fecha máxima de ejecución del denominado "Plan Piloto" será el último día de la primera temporada alta del año 2020, el cual será el determinado por la Autoridad Administrativa competente del Sector Transporte.
- La fecha de inicio de la Ejecución del denominado Plan Piloto quedará a discreción de la Aerocivil, previo cumplimiento de las condiciones previas definidas en el presente acto administrativo.

Con la siguiente configuración operacional:

PISTA NORTE (13L-31R)	PISTA SUR (13R-31L)
De 05:00 a 05:59	
Aterrizajes sentido occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.	Aterrizajes sentido occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.
Decolajes occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.	Decolajes occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.
De 22:00 a 22:59	
Aterrizajes en sentido Oriente – Occidente sobrevolando la ciudad para aeronaves capítulo 4 de ruido.	Aterrizajes en sentido Oriente – Occidente sobrevolando la ciudad para aeronaves capítulo 4 de ruido.
Decolajes en sentido Oriente – Occidente, aeronaves capítulo 4 de ruido.	Decolajes en sentido Oriente – Occidente, aeronaves capítulo 4 de ruido.

Nota 1: Después de las 10 pm no podrán realizarse operaciones con aeronaves etapa 3 de ruido, excepto lo relacionado con atención de contingencias o emergencias de cualquier naturaleza, o por seguridad operacional.

Nota 2: Lo que está en esta tabla es lo explícitamente aprobado, lo demás queda como está establecido en el Artículo Primero de la Resolución 1034 de 2015.

Nota 3: El denominado "Plan Piloto" para los horarios de 22:00 a 22:59 y 05:00 a 05:59 deberá implementarse incrementando gradualmente las operaciones durante el periodo autorizado las cuales no podrán exceder la capacidad máxima declarada por la Aerocivil en su solicitud y corresponden a la siguiente:

Capacidad declarada (10:00 pm – 10:59 pm)

-	Configuración de pista	Cantidad de operaciones Horas (10:00 pm – 10:59 pm)
Aterrizaje	13L	0
	13R	0
	31 L	17
	31R	17
	Total	34
Decolaje	13L	0
	13R	0
	31 L	20
	31R	20
	Total	40
Total	74	

Capacidad declarada (05:00 am – 5:59 am)

-	Configuración de pista	Cantidad de operaciones Horas (05:00 am – 5:59am)
Aterrizaje	13L	17
	13R	17
	31 L	0
	31R	0
	Total	34
Decolaje	13L	20
	13R	20
	31 L	0
	31R	0
	Total	40
Total	74	

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"**Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019**

Nota 4. Podrán operar en la pista (13L-31R) y en la pista (13R-31L) del Aeropuerto, en cualquier horario, las aeronaves de todo tipo que tengan que utilizar dicho terminal, como aeropuerto alterno por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad durante el periodo en que permanezcan dichas razones y que afecten la seguridad del vuelo y las aeronaves que operen en misiones de ayudas médicas, desastres u otras clases de emergencia y vuelos especiales del Ministerio de Defensa. La Aeronáutica Civil deberá reportar ante la ANLA, máximo dentro de las 24 horas después de sucedido el evento.

Nota 5: La Aeronáutica Civil deberá informar sobre las operaciones realizadas diferentes a las autorizadas, que por razones meteorológicas y de seguridad fueron efectuadas en un plazo no mayor a 24 horas después de sucedido el evento.

Nota 6: De manera previa a la ejecución del denominado "Plan Piloto" deberá informar con mínimo 5 días de antelación a esta Autoridad vía oficio la fecha de inicio de este.

Consideraciones:

El presente artículo fue aclarado mediante Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, por tal motivo, su cumplimiento se valorará en dicha Resolución.

Obligación	Caráct	Cum	Vigen
<p>ARTÍCULO TERCERO. - La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, previo inicio del "Plan Piloto" deberá ejecutar las siguientes actividades:</p> <p>1. Realizar procesos de socialización sobre la ejecución del denominado "Plan Piloto" a las comunidades y a las autoridades locales de Engativá, Fontibón y Funza, garantizando mecanismos de convocatoria, difusión y divulgación de la información, así como utilizando medios y mecanismos de comunicación efectivos, claros y transparentes para las comunidades y sus autoridades. Para el desarrollo de estos procesos la Aerocivil deberá solicitar el acompañamiento de la ANLA, y abrir dentro de los momentos de socialización de cada sesión de trabajo con las comunidades y las autoridades un espacio para que la Autoridad presente contenidos relativos a su quehacer institucional en relación con el proyecto, los canales de comunicación que utiliza para la recepción de denuncias ambientales y PQRS en general, además de los otros temas que la Autoridad estime necesarios. De todo esto, la Aerocivil deberá consolidar y remitir a la ANLA medios de verificación del desarrollo de las sesiones de trabajo, consistentes como mínimo en listados de asistencia, actas, presentaciones utilizadas, registro fotográfico y/o filmico, de forma oficial.</p>	Tempo ral	NO	SI

Consideraciones:

En cuanto al proceso de socialización ya concluido, previo al inicio de la implementación del Plan Piloto el día 18 de noviembre, con una serie de reuniones, tanto en las dos localidades de Bogotá como en el municipio de Funza, contó con 13 reuniones con comunidades, una en Funza: 7 en la localidad de Engativá y 5 en Fontibón. Es de anotar, que por exigencia de la presidenta de la JAC del barrio El Refugio en la localidad de Fontibón, que debido a la baja asistencia y a las falencias en el proceso de convocatoria por ella denunciadas en la reunión del 9 de noviembre, se reprogramó dicha reunión para el sábado 16 de noviembre. Por otra parte, se realizaron dos reuniones con las alcaldías de la localidad de Engativá y del municipio de Funza. A continuación, en la siguiente tabla, se hace una síntesis de las reuniones adelantadas.

CONSOLIDADO DE REUNIONES PREVIAS AL PLAN PILOTO

Localidad	Barrio	Día	Hora
Engativá	San Antonio	07/11/2019	9:00 am -12 m
	Viña del Mar	07/11/2019	5:00 pm -8:00 pm
	Villa Luz	08/11/2019	5:00 pm -8:00 pm
	Villa Claver	15/11/2019	6:00 pm -8:00 pm
	Álamos	15/11/2019	6:00 pm -8:00 pm
	Santa Cecilia	16/11/2019	2:00 pm -4:00 pm
	El Luján	17/11/2019	10:00 am -12:00
Fontibón	Cofradía	07/11/2019	5:00 pm -8:00 pm
	Refugio	09/11/2019	9:00 am -12 m
	Veracruz	08/11/2019	5:00 pm -8:00 pm
	Modelia	14/11/2019	7:30 pm -8:30 pm
	Brisas	14/11/2019	5:00 pm -7:00 pm
	Refugio	16/11/2019	4:00 pm -6:00 pm
Funza	Vereda San Isidro	13/11/2019	5:00pm -7:00 pm
Alcaldías	Engativá	06/11/2019	10:00 am -12 m
	Funza	01/11/2019	11:00 am - 1:00 pm

Sin embargo, debido a que en el desarrollo de las reuniones de socialización, algunos asistentes y representantes de las comunidades solicitaron más reuniones con el fin de que las comunidades fueran debidamente informadas del Plan Piloto y facilitar así los espacios de participación, es necesario programar reuniones complementarias a fin de satisfacer las necesidades de información y

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"**Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019**

participación de las comunidades, de tal manera que se cubra con suficiencia la información, a los residentes de los barrios y conjuntos residenciales del Área de Influencia del Plan Piloto. Es así como, de parte de la comunidad del sector de la Isla en el municipio de Funza, por medio de la presidenta de la Junta de Acción Comunal de la vereda Cacique Km2, Señora Marina Sandoval, solicitó una reunión de socialización. Sumado a lo anterior, se debe programar reunión de socialización con la vereda El Hato, así como para las de Álamos y Santa Cecilia, quienes se solicitaron reuniones complementarias para la comunidad del barrio Los Monjes y sectores adyacentes al barrio los Álamos. Y si bien a este respecto, en las mesas de trabajo semanales realizadas entre la Aerocivil y la ANLA, esta Autoridad se propone concertar con los líderes de las comunidades, reuniones de socialización complementarias, como fue el caso de la mesa semanal realizada el 26 de noviembre, aún no se adelantan dichas reuniones.

Por lo tanto, es necesario que la Aerocivil concerte reuniones complementarias de socialización con los líderes de las JAC, y presente de manera previa un cronograma a esta autoridad y genere mecanismos rigurosos de convocatoria, con por lo menos ocho días de anticipación, que permitan vincular a las comunidades, a los residentes de los conjuntos residenciales, utilizando afiches con diseños con información visible y específica para cada reunión, con un amplia distribución en lugares de acceso a las comunidades, entrega de volantes con registro mediante listados de entrega a las comunidades convocadas y oficios generados a los líderes de las comunidades y administraciones o consejos de administración. De igual manera, con otro tipo de actores de interés como representantes de instituciones de salud, hogares geriátricos y sector hotelero, entre otros que sean identificados. Del proceso de convocatoria adelantado deben entregarse los soportes que evidencien el riguroso proceso.

Por su parte, en relación con la alcaldía local de Fontibón, hasta el momento, aún no se ha llevado a cabo la reunión de socialización, debido a las inhabilidades de la alcaldesa y algunos funcionarios, para lo cual inicialmente se hizo gestión tal y como se evidencia en el oficio dirigido a la alcaldesa local, de parte de la Aerocivil con radicado ANLA 2019177509-1-000 del día 13 de noviembre. Sin embargo, tal y como fue indicado en las mesas semanales de seguimiento, es necesario que de parte de la Aerocivil, se presenten a esta Autoridad los resultados de la continuidad de esta gestión, y por tanto allegar los soportes que den cuenta de ello. En particular, en la tercera mesa de seguimiento realizada el 3 de diciembre, se indicó que la Aerocivil continúa con las gestiones con los representantes de la alcaldía y que se entregarán los soportes independiente de los resultados. En este sentido, y dado el inminente cierre de actividades de las alcaldías locales, se requiere que haga entrega de todos los soportes que permitan evidenciar la gestión para lograr la reunión de socialización con la administración local de Fontibón.

A su vez, considerando la llegada de las nuevas administraciones municipales para ejercer en el periodo 2020-2023, se requiere que se adelanten las gestiones con las alcaldías locales entrantes de Fontibón y Engativá, así como con la administración municipal de Funza y se presenten en un plazo no mayor a 30 días, los resultados de esta gestión que permitan adelantar a la mayor brevedad las actividades de socialización y presentación de resultados de la implementación del Plan Piloto.

En lo atinente a los soportes recibidos de las reuniones, se destaca que en algunos casos no se presentan actas como sucede en las reuniones en el barrio San Antonio, alcaldía de Funza y la Alcaldía de Engativá (Anexo 1.1 Alcaldías y Anexo 1.2 reuniones I jornada de socialización) espacios en los cuales no se presentó ninguna objeción frente a tomar evidencias de la reunión por parte de las comunidades. Sumado a lo anterior, en cuanto a los soportes de registros filmicos, es importante destacar que estos han sido exigidos por las mismas comunidades, en particular en la localidad de Fontibón; sin embargo, los que se han recibido con la información radicada el día 13 de noviembre, no dan cuenta efectiva de las reuniones por cuanto solo se entregan grabaciones de periodos cortos que no superan los dos minutos. Por otra parte, se identificó que en la reunión adelantada en la vereda de La Florida no se contó con este tipo de soporte. Por lo tanto, se requiere que la Aerocivil, genere un registro audiovisual de las reuniones complementarias y de las mesas técnicas de seguimiento que se adelanten y se entreguen los soportes respectivos a esta Autoridad.

Obligación	Caráct	Cum	Vigen
2. Diseñar un protocolo que incluya el mecanismo de recepción y atención prioritaria de denuncias ambientales, y PQRS en general, relacionadas con la implementación del "Plan Piloto" que deberá ser dado a conocer a través de las sesiones a las que se refiere el anterior requerimiento, y que garantice que cada denuncia ambiental y PQRS sea enviada también a la ANLA a través de los canales de comunicación que esta Autoridad defina y estime. De adicionarse un canal de comunicación nuevo por parte de la ANLA, la Aerocivil deberá socializar su contenido y su forma de operación; la Autoridad determinará si participa en estas sesiones de socialización. El tiempo de atención de las denuncias ambientales en todo caso no podrá ser mayor a tres (3) días hábiles. El protocolo deberá incluir el detalle asociado del personal y la logística necesaria, y este documento deberá ser remitido de manera previa al inicio de las socializaciones de las que habla el anterior requerimiento.	Tempo ral	NA	SI
Consideraciones: El presente requerimiento fue aclarado mediante Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, por tal motivo, su cumplimiento se valorará en dicha Resolución, es decir, más adelante en el presente acto administrativo.			
Obligación	Caráct	Cum	Vigen
3. Toda denuncia ambiental y PQRS en general, relacionada con la implementación del "Plan Piloto" presentada por la comunidad, deberá ser atendida dentro del periodo definido, y producto de esto deberá generarse, para el caso de las denuncias, un acta que cuente con la firma del denunciante y un informe técnico que dé respuesta a su solicitud y permita a esta Autoridad analizar la magnitud del presunto impacto referido por el denunciante. Este informe contendrá como mínimo los campos de ubicación georreferenciada, hora y día del suceso, así como la identificación del nivel de molestia de este en una escala numérica y la identificación de si se trata de una denuncia reincidente. La ANLA determinará para cada caso si acompaña la atención de las denuncias ambientales, para lo cual la Aerocivil informará de la programación de atención de estas.	Tempo ral	NO	SI

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019

Consideraciones:

En cuanto a las denuncias ambientales y PQRS recibidas por la Aerocivil a la fecha del presente acto administrativo, se cuenta con un repositorio de PQRS y respuestas en la carpeta compartida de denuncias en el servidor de la ANLA. Actualmente, hay un total de 30 denuncias recibidas entre el 18 de noviembre y el 10 de diciembre del presente año; 24 para el mes de noviembre y 6 para el mes de diciembre. El número de respuestas generadas por parte de la Aerocivil es de 7, que corresponden al 23,3% de las PQRS recibidas. Es de anotar que también se cuenta con una base de datos en un archivo de Excel compartido con la Aerocivil de PQRS que va desde el 18 de noviembre hasta el 17 de diciembre, que registra un total de 49 PQRS y únicamente 4 respuestas que equivalen a 8,1% del total de PQRS recibidas. Con lo cual se tienen dos referentes de información por parte de la Aerocivil que no concuerdan en el número de quejas y de respuestas generadas.

Por otra parte, es importante señalar que las respuestas incluidas en la carpeta están dadas en formato Word sin que contengan los logos ni se registre un radicado de salida de la respuesta en cuestión, de tal manera que la respuesta proyectada no pueda ser considerada como una atención a PQRS formal y oficial y evaluar de manera apropiada su atención en los tiempos definidos.

Dado lo anterior, esta autoridad requiere que la Aerocivil actualice y unifique la carpeta de denuncias en el servidor de la ANLA, con el archivo compartido de quejas de tal manera que se puedan realizar análisis confiables sobre el nivel de atención de PQRS. Sumado a lo anterior, se requiere que los soportes de las respuestas generadas correspondan a los oficios de salida que cuenten con radicado de la Aerocivil y puedan así ser considerados como respuestas de carácter oficial.

Por otra parte, de acuerdo con la presente obligación, se requiere que cada denuncia ambiental sea debidamente atendida, cuente con un acta y un informe técnico que responda a las especificidades contempladas, y por tanto anexarse a la respuesta como soportes de su debida gestión.

Obligación	Caráct	Cum	Vigen
4. Informar a las comunidades y autoridades del Distrito Capital y el municipio de Funza sobre la implementación e inicio de la ejecución del denominado "Plan Piloto" mediante comunicados de prensa divulgados a través de medios de comunicación regionales o nacionales, así como la entrega a las administraciones de los conjuntos residenciales pertenecientes al Al, de folletos explicativos del ajuste a la medida de manejo de ruido indicando su temporalidad. Esto también deberá hacerse a través de los medios y canales de comunicación con que la Entidad cuenta.	Tempo ral	NO	SI

Consideraciones: El presente requerimiento fue aclarado mediante Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, por tal motivo, su cumplimiento se valorará en dicha Resolución.

Obligación	Caráct	Cum	Vigen
12. Entregar cronograma de implementación de una plataforma web de acceso público que permita consulta de información de la red de monitoreo de ruido y de operaciones aéreas en tiempo real, la cual deberá estar articulada con la plataforma de recepción de Denuncias de la ANLA.	Tempo ral	NO	SI

Consideraciones: El presente requerimiento fue aclarado mediante Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, por tal motivo, su cumplimiento se valorará en dicha Resolución.

Obligación	Caráct	Cum	Vigen
ARTÍCULO CUARTO. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, durante la ejecución del "Plan Piloto" deberá dar cumplimiento a las siguientes obligaciones: 1. De forma semanal deberá (todos los martes): a. Presentar un consolidado de los monitoreos de ruido ambiental (ISO 1996) para las estaciones OACI, en perfiles horarios día para monitorear el comportamiento del medio. b. Presentar un informe consolidado de las denuncias ambientales recibidas y atendidas relacionadas con el "Plan Piloto" presentadas durante el periodo con sus respectivos soportes, analizando la relación de la ubicación de las denuncias, horarios y días, respecto a las trayectorias aéreas y los niveles de ruido. c. Realizar un comité técnico con la ANLA, para revisión y análisis de los resultados técnicos y sociales de la semana inmediatamente anterior.	Tempo ral	NO	SI

Consideraciones: En Relación con la presente obligación, desde el inicio del denominado "Plan Piloto" el 18 de noviembre de 2019, se han venido realizando de forma semanal mesas técnicas entre la Aerocivil y la ANLA, en el marco de las cuales se han tratado temas técnicos relacionados con los informes de ruido, la configuración operacional y sus horarios y los capítulos de ruido las aeronaves que operan en el marco de lo autorizado; en lo que respecta a los informes semanales, estos son colocados en el servidor de la Aerocivil para consulta de la ANLA y los resultados son presentados en las mesas técnicas; no obstante es importante resaltar, que durante el primer mes de puesta en marcha y ejecución del Plan Piloto, se han presentado situaciones de seguridad operacional que han impedido la implementación total y constante de la configuración operacional autorizada las cuales han sido informadas y justificadas mediante radicados ANLA 2019184985-1-000 - 26/11/2019, 2019190563-1-000 04/12/2019, 2019198559-1-000 17/12/2019 y 2019202851-000 23/12/2019 (Ver consideraciones del Artículo Primero de la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019).

Si bien esta Autoridad cuenta con una carpeta compartida mediante la plataforma de la Aerocivil donde se encuentran los soportes de las quejas y archivo en Excel, donde se presenta un registro de las mismas con información del barrio y la localidad de la denuncia, así como los informes semanales en los que se reportan las quejas en relación con los eventos de ruido frente a la localización y franja horaria, dichos mecanismos no dan cuenta de los análisis de la relación con las trayectorias aéreas y los niveles de ruido; esto último, en los sitios donde se cuenta con información de red de monitoreo de ruido. Por tanto se requiere a la Aerocivil para que adelante y radique ante esta autoridad los análisis semanales que permitan ubicar las denuncias en relación con las trayectorias de vuelo y los niveles de ruido.

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019			
Obligación	Caráct	Cum	Vigen
2. De forma mensual deberá:			
a. Presentar un consolidado de los monitoreos de ruido ambiental (ISO 1996) para las estaciones OACI, en perfiles horarios día, con el comparativo de los perfiles horarios línea base que se tomaron como referencia para monitorear la tendencia del medio y el orden de magnitud de los incrementos de nivel que pudieran generarse.	Tempo ral	NO	SI
b. Avances en la implementación del protocolo de evaluación al cumplimiento de los niveles de ruido por aeronave.			
c. Presentar un informe consolidado de las denuncias ambientales recibidas y atendidas relacionadas con el "Plan Piloto" presentadas durante el mes, la relación de la ubicación de las denuncias, horarios y días, respecto a las trayectorias aéreas y los niveles de ruido para periodos mensuales.			

Consideraciones: En Relación con la presente obligación y en lo que respecta a los informes consolidados mensuales, este fue colocado en el servidor de la Aerocivil (informe semanal 4), para consulta de la ANLA. No obstante, lo anterior, esta Autoridad considera necesario que la Aerocivil radique oficialmente los informes de monitoreo de ruido mensuales por lo cual se realiza el respectivo requerimiento. Al respecto se presenta la de evolución de tendencia del medio para ruido Aeronáutico en las cuatro semanas de implementación del Plan Piloto, respecta a la semana anterior:

	Previo	Semana 1	Semana 2	Semana 3	Semana 4		Previo	Semana 1	Semana 2	Semana 3	Semana 4	
Hora	F002	F002	F002	F002	F002	DIF	F003	F003	F003	F003	F003	DI F
0:00	22,9	44,5	49,1	37,9	47,7	10, 7		48,7	39,2	39,6	45,6	4,7
1:00	42,2						37,5					
2:00												
3:00												
4:00			43,3	33,3	56,1	11, 4	44,8		43,2	42,3	45,1	1,4
5:00		62,6	64,5	62,7	63,3	0,9		60,5	60,5	57,7	59,1	1,3
6:00	58,4	62,0	60,5	62,0	60,4	1,5	62,7	63,2	64,0	62,6	65,7	1,3
7:00	64,3	60,9	62,7	61,7	64,8	1,7	62,9	62,0	69,1	68,0	71,0	3,9
8:00	59,6	59,2	63,2	61,2	62,2	1,7	64,8	73,0	73,1	70,7	70,3	3,4
9:00	63,4	63,9	64,9	65,5	68,1	1,9	67,3	62,1	70,5	66,9	65,8	3,0
10:00	62,5	64,5	66,9	61,2	60,9	2,5	62,7	61,3	66,8	59,4	57,0	3,7
11:00	59,9	55,8	56,4	56,8	64,1	3,4	60,0	56,5	58,5	66,5	56,4	4,1
12:00	57,7	62,0	60,9	63,7	62,7	2,3	60,7	65,8	61,9	62,9	60,4	2,2
13:00	61,1	63,9	61,9	63,1	65,0	1,6	70,8	67,6	65,2	61,5	60,9	4,2
14:00	58,9	65,4	61,1	60,8	63,6	2,5	73,7	66,9	72,3	64,1	64,2	4,5
15:00	66,4	65,0	60,5	64,3	69,3	3,2	62,9	64,1	68,1	69,1	62,3	3,1
16:00	59,1	64,4	60,1	60,7	63,0	2,2	61,7	65,1	63,2	62,4	60,6	1,7
17:00	61,1	62,7	65,6	57,8	62,7	2,8	59,3	64,7	63,9	69,4	60,7	3,9
18:00	62,5	59,9	56,8	58,8	61,9	2,3	64,3	63,7	63,6	63,3	61,7	1,0
19:00	58,4	60,3	59,9	59,8	61,4	1,1	62,3	64,5	63,9	57,9	60,2	2,7
20:00	60,1	59,5	60,7	59,8	59,2	0,6	58,3	71,4	67,9	59,9	58,7	6,0
21:00	62,7	61,0	62,0	63,2	63,0	0,9	65,1	63,7	70,3	65,3	66,6	2,5
22:00	66,9	63,5	67,1	65,5	66,4	1,5	55,3	65,1	64,1	61,2	59,9	3,9
23:00	73,1	62,4	68,4	65,5	72,7	- 4,6	53,0	66,6	61,6	58,0	58,7	5,0

Fuente: Informe semanal 4 – Servidor SVCA

De acuerdo con la tabla anterior los niveles de ruido en el primer mes para los días en que se implementó el Plan Piloto para la estación ubicada en Engativá (F002) se presenta una reducción promedio de niveles de ruido de 4.6 dBA y para el caso de la estación ubicada en Fontibón (F003) se presenta un incremento de aproximadamente 5 dBA en el horario de las 23:00 a las 23:59 y entre las 22:00 y las 23:00 una reducción aproximada de 1.5 dBA en Engativá y un incremento de 3.9 dBA en Fontibón.

Para el caso de las 5:00 a las 5:59 los niveles de ruido promedio no superan incrementos de aproximadamente 1.3 dBA, respecto a la semana inmediatamente anterior al inicio del Plan Piloto. Sin embargo hay que recordar, que la incertidumbre asociada a las mediciones es de 1.8 dBA, lo cual indica que las diferencias en los niveles de ruido promedio comparadas en la tabla no son

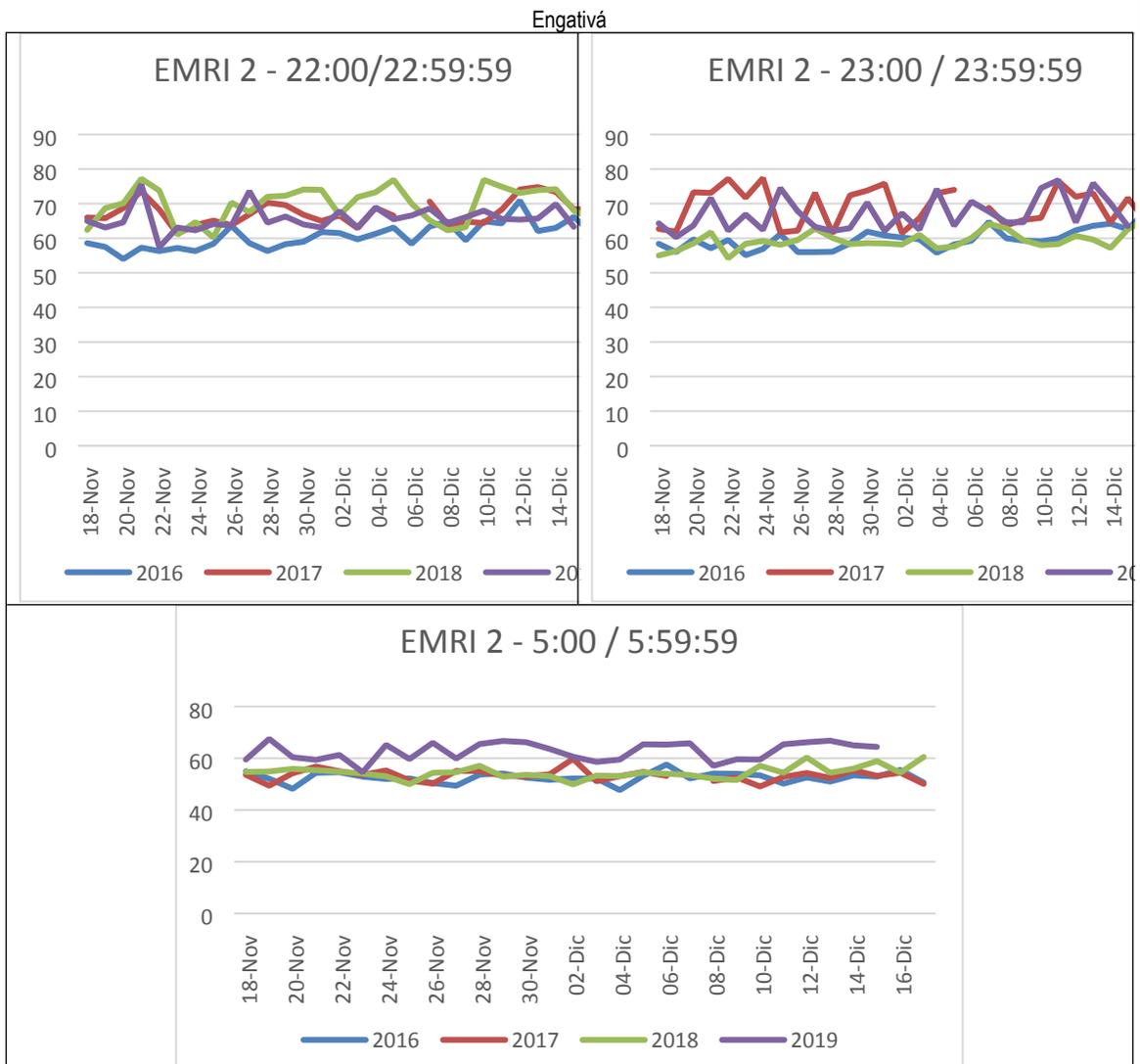
"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019

significativas; lo cual se traduce que de manera preliminar los beneficios esperados en el periodo nocturno, pueden no ser tan evidentes para las comunidades durante los días en que se implementó la configuración operacional propuesta y en la mañana los niveles de ruido de fondo en la semana previa a la ejecución del plan piloto indican que con la implementación del mismo no se han generado cambios significativos. Al respecto esta Autoridad se permite realizar las siguientes consideraciones:

1. El periodo evaluado no se considera representativo teniendo en cuenta que no se logro implementar el plan piloto a cabalidad durante todo el mes, es decir que sus resultados no se consideran concluyentes.
2. La línea base presentada por la Aerocivil en sus análisis no se considera representativa (1 semana), teniendo en cuenta la dinámica cambiante de las operaciones áreas día tras días, por lo cual se requiere que se analicen los periodos 2016, 2017 y 2018 y se establezca su representatividad en función de las condiciones operacionales de cada anualidad.
3. Se establezca un periodo representativo de mínimo tres meses antes del inicio del Plan Piloto y se evalúe su dinámica operacional vs los niveles de ruido.
4. Los análisis de cantidad de operaciones deberán hacerse de forma horaria y para cada una de las cabeceras asociadas a las estaciones objeto de evaluación y su porcentaje de cumplimiento en términos de capítulos de ruido.
5. Dentro de los informes deberá incluirse las estaciones asociadas al municipio de Funza.

Ahora bien, teniendo en cuenta que esta Autoridad cuenta con un usuario del consulta del SVCA, a manera de complemento de los análisis anteriores realizados por la Aerocivil, se procedió a realizar un seguimiento global a los niveles de ruido ambiental de las cuatro cabeceras el aeropuerto internacional El dorado, con el fin de observar la tendencia del medio general para el componente ruido respecto a los años anteriores en relación con el periodo de ejecución del plan piloto, encontrándose lo siguiente:



Fuente: Equipo ANLA

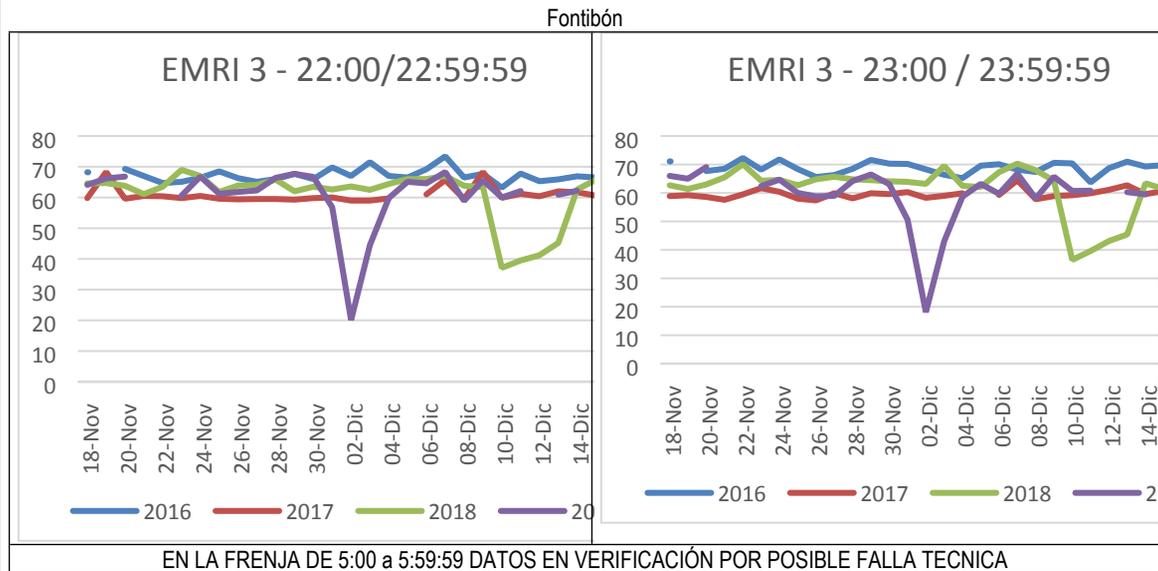
De acuerdo con las gráficas anteriores, los niveles globales de ruido ambiental en el sector de Engativá para la franja horaria de las 22:00:00 a las 22:59:59, esta Autoridad encuentra que los niveles de ruido tienden a presentar un comportamiento similar al de años anteriores. En lo que respecta a los niveles de ruido en la franja horaria de las 23:00:00 a las 23:59:59 los niveles de ruido para los años 2016 y 2018 presenta niveles de ruido muy inferiores a los reportados en el 2017 y 2019; al respecto esta Autoridad aclara que los niveles de ruido en el 2018 descendieron debido a una restricción operativa que se presentó en la pista norte asociada a la

“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”

Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019

presencia de obstáculos (árboles) que afectaron la operación en dicho periodo, de lo contrario se esperaría que tuvieran un comportamiento similar a los del 2017 y 2019.

Para la franja horaria de 5:00:00 a las 5:59:59 de la mañana si se observa un incremento moderado de los niveles de ruido respecto a los tres años anteriores.

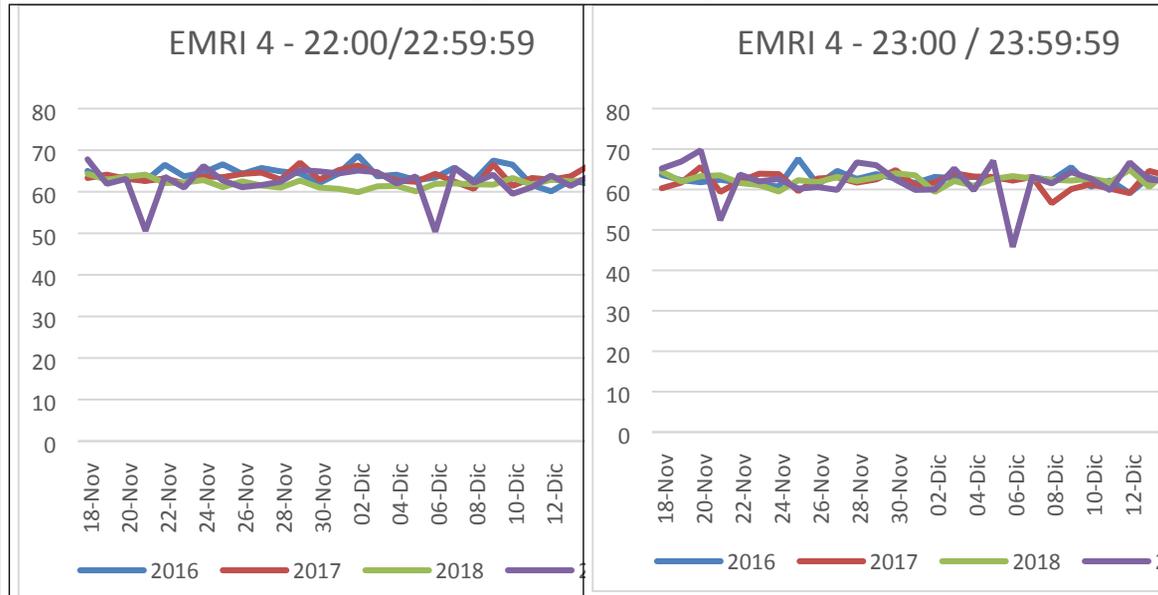


Fuente: Equipo ANLA

De acuerdo con las gráficas anteriores los niveles globales de ruido ambiental en el sector de Fontibón para la franja horaria de las 22:00:00 a las 23:59:59 esta Autoridad encuentra que para el año 2017 los niveles de ruido se encontraban alrededor de los 60 dBA, para el 2018 los mismos se incrementan debido a que por restricciones en la pista norte se procedió a operar por la pista sur lo cual incrementó los niveles respecto al año inmediatamente anterior, de igual manera y para el 2019, con la entrada en ejecución del plan piloto los niveles de ruido tienden a tener un comportamiento similar al del 2018.

Para la franja horaria de 5:00:00 a las 5:59:59 de la mañana los niveles de ruido presentaban un comportamiento atípico, por lo que a la fecha son objeto de revisión.

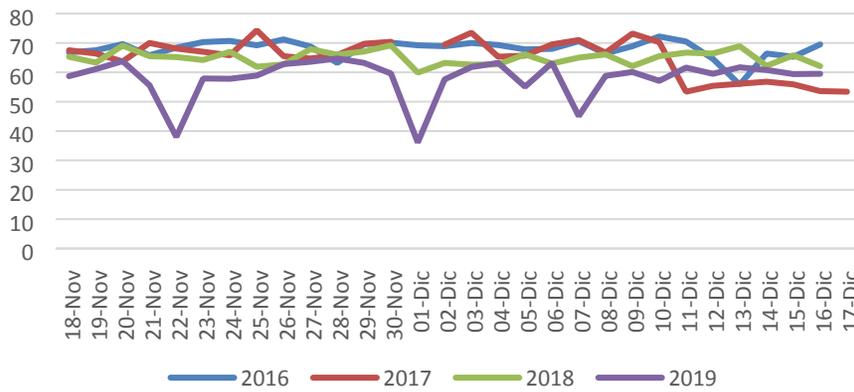
Funza – Cerca del Casco Urbano



“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”

Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019

EMRI 4 - 5:00 / 5:59:59

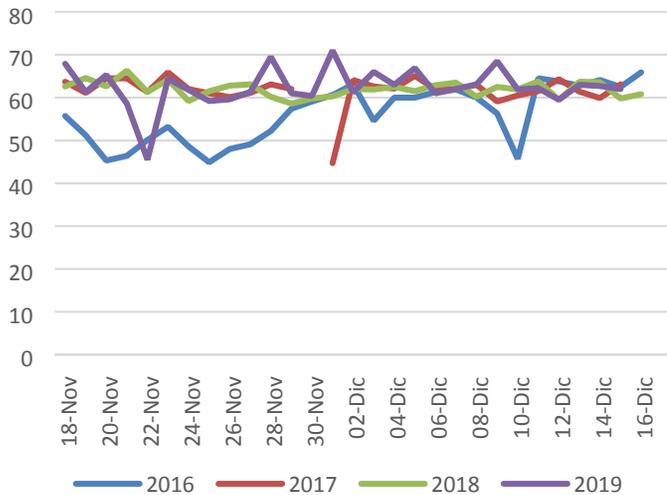


Fuente: Equipo ANLA

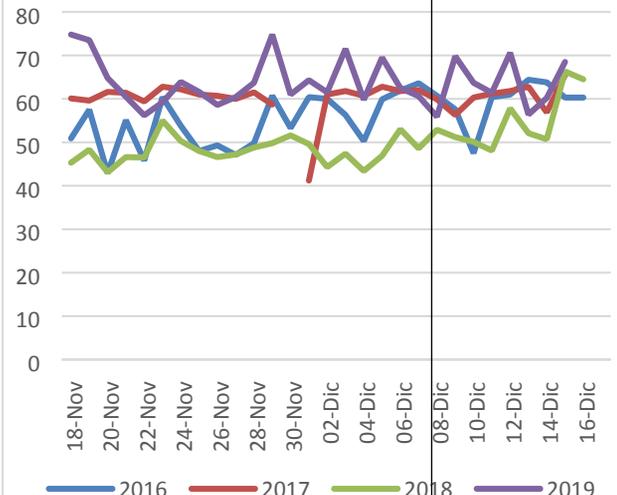
De acuerdo con las gráficas anteriores los niveles globales de ruido ambiental en el sector de Funza cercanos al casco urbano para la franja horaria de las 22:00:00 a las 23:59:59 esta Autoridad encuentra que la tendencia del medio tiene a mantenerse algunos días y en otros tiende a mejorar con la disminución de los niveles ruido, fenómeno que es aún más evidente en la franja horaria de 5:00:00 a las 5:59:59 de la mañana donde se observa una evidente disminución de los niveles de ruido respecto a los que se generaban en años anteriores.

Funza – Zona netamente rural

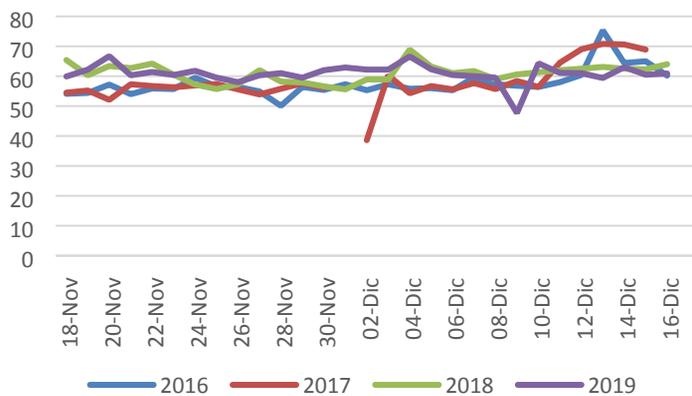
EMRI 17 - 22:00/22:59:59



EMRI 17 - 23:00 / 23:59:59



EMRI 17 - 5:00 / 5:59:59



Fuente: Equipo ANLA

Finalmente y en lo que respecta a los niveles globales de ruido ambiental en el sector de Funza en zona netamente rural para la franja horaria de las 22:00:00 a las 23:59:59 esta Autoridad encuentra que la tendencia del medio tiene a mantenerse algunos días y en

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019

otros tienden incrementarse los niveles de ruido respecto a años anteriores, de igual manera y en lo que respecta a la franja horaria de 5:00:00 a las 5:59:59 de la mañana se observa que la tendencia del medio es a mantenerse.

Por otro lado, y en lo que respecta a los avances del protocolo de evaluación al cumplimiento de los niveles de ruido por aeronave, tal y como se requirió en el numeral 1.4 del Artículo Primero del Auto 10444 del 26 de noviembre de 2019, el acto administrativo que acoge dicho protocolo deberá ser entregado antes del 31 de diciembre de este año.

Por lo anterior se concluye que se le ha dado cumplimiento a la presente obligación.

Si bien esta Autoridad cuenta con una carpeta compartida mediante la plataforma de la Aerocivil donde se cuenta con los soportes de las quejas y archivo en Excel donde se presenta un registro compartido de las mismas con información del barrio y la localidad de la denuncia, y los informes semanales allegados reportan las quejas en relación con los eventos de ruido frente a la localización y franja horaria, dichos mecanismos no dan cuenta de los análisis mensuales de la relación con las trayectorias aéreas y los niveles de ruido, esto último en los sitios donde se cuenta con información de red de monitoreo de ruido. Por tanto, se requiere a la Aerocivil para que realice y entregue a esta autoridad los análisis mensuales que permitan ubicar las denuncias en relación con las trayectorias de vuelo y os niveles de ruido.

Obligación	Caráct	Cum	Vigen
ARTÍCULO SEXTO. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en caso de requerirse deberá diseñar e implementar medidas de abatimiento de ruido para las trayectorias áreas asociadas a zonas que reflejen un alto grado de molestia.	Tempo ral	SI	SI

Consideraciones: En relación con la presente obligación y como se manifestó anteriormente, esta Autoridad a la fecha se encuentra en proceso de obtención de información técnica y social previa implementación de oportunidades de mejora relacionadas con procedimientos de abatimiento de ruido; en tal sentido y teniendo en cuenta que de acuerdo con el componente social los habitantes de los sectores de Suba, Kennedy y Teusaquillo han colocado alertas frente a los impactos por ruido que pudieran generarse en dichas zonas, mediante un número importante de PQRS, que en total corresponden al 67% de las PQRS recibidas por la Aerocivil, reportando presuntas molestias continuas a las comunidades, afectando sus periodos de descanso, en zonas donde este impacto no era tan fuerte o perceptible, debido a las operaciones aéreas y que revisadas las ubicaciones de los peticionarios las mismas se encuentran dentro de las derrotas de las aeronaves que operan en el aeropuerto Eldorado, esta Autoridad considera pertinente acogerse a las recomendaciones de la orientación sobre el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves - Doc 9829 de la Organización de Aviación Civil Internacional donde se indica lo siguiente:

(...)

3.3 INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA BASADA EN LAS TRAYECTORIAS DE VUELO

3.3.1 El ruido de las aeronaves también puede describirse en términos de conceptos basados en las trayectorias de vuelo como los de ubicación de trayectorias de vuelo de las aeronaves, número de vuelos y tiempo de distribución de los movimientos de las aeronaves en las trayectorias de vuelo. Estos conceptos basados en las trayectorias de vuelo pueden utilizarse para demostrar a los encargados de tomar las decisiones y a los no expertos los cambios en los patrones de exposición al ruido operados al aplicar medidas de control del ruido.

3.3.2 Estos conceptos pueden ser de utilidad para proporcionar información que cubre más allá de un día promedio. Puede obtenerse información sobre la exposición al ruido en momentos críticos y acerca de las variaciones temporales del ruido de las aeronaves que ocurren en el corto y largo plazos. **Los análisis basados en las trayectorias de vuelo son útiles pues revelan cambios producidos en la exposición al ruido que pueden no ser evidentes al usar las curvas de nivel de ruido para un día promedio.**

(...)" (Negrita fuera de texto original).

Y solicitar a la Aerocivil que en un plazo no superior a 30 días calendario instale y ponga en funcionamiento tres estaciones de monitoreo de ruido permanente, una para cada localidad (Suba, Kennedy y Teusaquillo), las cuales deberán ser conectadas a MapAero y serán un importante insumo para la evaluación de impactos por ruido sobre las comunidades que refieren las molestias y el planteamiento de oportunidades de mejora en función de la operación.

Obligación	Caráct	Cum	Vigen
ARTÍCULO SÉPTIMO. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, deberá garantizar la capacidad técnica y de respuesta humana para el cumplimiento de las actividades, así como la atención prioritaria de las denuncias ambientales y las PQRS de las comunidades y requerimientos de esta Autoridad en el trascurso de la ejecución del denominado "Plan Piloto".	Tempo ral	NO	SI

Consideraciones: En relación con la presente obligación esta Autoridad ha observado que en la reunión adelantada el 19 de diciembre del presente año y en la visita a queja realizada el día 14 de diciembre, no se contó con un representante de la Aerocivil en estas actividades, por tal razón se considera necesario reiterar el cumplimiento de la presente obligación.

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, "Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019"

Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019		Carácte	Cumpl	Vigent																															
Obligación																																			
<p>ARTÍCULO PRIMERO. Reponer, en el sentido de modificar el artículo segundo de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo, el cual quedará de la siguiente manera:</p> <p>"ARTÍCULO SEGUNDO. Esta Autoridad considera procedente autorizar el denominado "Plan Piloto" con el cumplimiento de las siguientes condiciones de temporalidad:</p> <p>Que cubra temporada alta y baja en relación con la operación aérea anual. La fecha máxima de ejecución del denominado "Plan Piloto" será último día de la primera temporada alta del año 2020, el cual será el determinado por la Autoridad Administrativa competente del Sector Transporte. La fecha de inicio de la Ejecución del denominado Plan Piloto quedará a discreción de la Aerocivil.</p> <p>Con la siguiente configuración operacional:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>PISTA NORTE (13L-31R)</th> <th>PISTA SUR (13R-31L)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">De 05:00 a 05:59</td> </tr> <tr> <td>Aterrizajes sentido occidente – oriente, para todo tipo de aeronaves.</td> <td>Aterrizajes sentido occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.</td> </tr> <tr> <td>Decolajes occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.</td> <td>Decolajes occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">06:00 las 21:59</td> </tr> <tr> <td>Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de aeronaves.</td> <td>Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de aeronaves.</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">De 22:00 a 23:59</td> </tr> <tr> <td>Aterrizajes en sentido Oriente – Occidente sobrevolando la ciudad para aeronaves capítulo 4 de ruido.</td> <td>Aterrizajes en sentido Oriente – Occidente sobrevolando la ciudad para aeronaves capítulo 4 de ruido.</td> </tr> <tr> <td>Decolajes en sentido Oriente – Occidente, para todo tipo de aeronave.</td> <td>Decolajes en sentido Oriente – Occidente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">00:00 a 04:59</td> </tr> <tr> <td>Decolajes 100% sentido Oriente – Occidente, sin sobrevolar la ciudad.</td> <td>Decolajes 100% sentido Oriente – Occidente, sin sobrevolar la ciudad.</td> </tr> <tr> <td>Aterrizajes 100% Occidente – Oriente.</td> <td>Aterrizajes 100% Occidente – Oriente.</td> </tr> <tr> <th>PISTA NORTE (13L-31R)</th> <th>PISTA SUR (13R-31L)</th> </tr> <tr> <td>Para todo tipo de aeronaves</td> <td>Solo para aeronaves capítulo 4 en ruido.</td> </tr> </tbody> </table>		PISTA NORTE (13L-31R)	PISTA SUR (13R-31L)	De 05:00 a 05:59		Aterrizajes sentido occidente – oriente, para todo tipo de aeronaves.	Aterrizajes sentido occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.	Decolajes occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.	Decolajes occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.	06:00 las 21:59		Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de aeronaves.	Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de aeronaves.	De 22:00 a 23:59		Aterrizajes en sentido Oriente – Occidente sobrevolando la ciudad para aeronaves capítulo 4 de ruido.	Aterrizajes en sentido Oriente – Occidente sobrevolando la ciudad para aeronaves capítulo 4 de ruido.	Decolajes en sentido Oriente – Occidente, para todo tipo de aeronave.	Decolajes en sentido Oriente – Occidente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.	00:00 a 04:59		Decolajes 100% sentido Oriente – Occidente, sin sobrevolar la ciudad.	Decolajes 100% sentido Oriente – Occidente, sin sobrevolar la ciudad.	Aterrizajes 100% Occidente – Oriente.	Aterrizajes 100% Occidente – Oriente.	PISTA NORTE (13L-31R)	PISTA SUR (13R-31L)	Para todo tipo de aeronaves	Solo para aeronaves capítulo 4 en ruido.	Tempor al	NO	SI			
PISTA NORTE (13L-31R)	PISTA SUR (13R-31L)																																		
De 05:00 a 05:59																																			
Aterrizajes sentido occidente – oriente, para todo tipo de aeronaves.	Aterrizajes sentido occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.																																		
Decolajes occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.	Decolajes occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.																																		
06:00 las 21:59																																			
Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de aeronaves.	Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de aeronaves.																																		
De 22:00 a 23:59																																			
Aterrizajes en sentido Oriente – Occidente sobrevolando la ciudad para aeronaves capítulo 4 de ruido.	Aterrizajes en sentido Oriente – Occidente sobrevolando la ciudad para aeronaves capítulo 4 de ruido.																																		
Decolajes en sentido Oriente – Occidente, para todo tipo de aeronave.	Decolajes en sentido Oriente – Occidente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.																																		
00:00 a 04:59																																			
Decolajes 100% sentido Oriente – Occidente, sin sobrevolar la ciudad.	Decolajes 100% sentido Oriente – Occidente, sin sobrevolar la ciudad.																																		
Aterrizajes 100% Occidente – Oriente.	Aterrizajes 100% Occidente – Oriente.																																		
PISTA NORTE (13L-31R)	PISTA SUR (13R-31L)																																		
Para todo tipo de aeronaves	Solo para aeronaves capítulo 4 en ruido.																																		
<p>Nota 1: El denominado "Plan Piloto" para los horarios de 22:00 a 23:59 y 05:00 a 05:59 deberá implementarse incrementando gradualmente las operaciones durante el periodo autorizado las cuales no podrán exceder la capacidad máxima declarada por la Aerocivil en su solicitud y corresponden a la siguiente:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Capacidad declarada (10:00 pm – 10:59 pm)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>Configuración de pista</th> <th>Cantidad de operaciones Horas (10:00 pm – 10:59 pm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">Aterrizaje</td> <td>13L</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>13R</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>31 L</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>31R</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>34</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">Decolaje</td> <td>13L</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>13R</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>31 L</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>31R</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td></td> <td>74</td> </tr> </tbody> </table>		Capacidad declarada (10:00 pm – 10:59 pm)				Configuración de pista	Cantidad de operaciones Horas (10:00 pm – 10:59 pm)	Aterrizaje	13L	0	13R	0	31 L	17	31R	17	Total	34	Decolaje	13L	0	13R	0	31 L	20	31R	20	Total	40	Total		74			
Capacidad declarada (10:00 pm – 10:59 pm)																																			
	Configuración de pista	Cantidad de operaciones Horas (10:00 pm – 10:59 pm)																																	
Aterrizaje	13L	0																																	
	13R	0																																	
	31 L	17																																	
	31R	17																																	
	Total	34																																	
Decolaje	13L	0																																	
	13R	0																																	
	31 L	20																																	
	31R	20																																	
	Total	40																																	
Total		74																																	

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019

Capacidad declarada (05:00 am – 5:59 am)

-	<u>Configuración de pista</u>	<u>Cantidad de operaciones</u>
		<u>Horas (05:00 am – 5:59am)</u>
<u>Aterrizaje</u>	<u>13L</u>	<u>17</u>
	<u>13R</u>	<u>17</u>
	<u>31 L</u>	<u>0</u>
	<u>31R</u>	<u>0</u>
	<u>Total</u>	<u>34</u>
<u>Decolaje</u>	<u>13L</u>	<u>20</u>
	<u>13R</u>	<u>20</u>
	<u>31 L</u>	<u>0</u>
	<u>31R</u>	<u>0</u>
	<u>Total</u>	<u>40</u>
<u>Total</u>	<u>74</u>	

De igual manera deberá reducir gradualmente el uso de las aeronaves capítulo 3 de ruido en el aeropuerto El Dorado, en la medida en que se va abriendo espacio a los etapa 4 durante la ejecución del denominado "Plan Piloto", para efectos de mantener los niveles de exposición sonora dentro de los márgenes estimados y con el fin de que la tendencia del medio para el componente ruido sobre la cabecera occidental de la pista norte no desmejore.

Nota 2. Podrán operar en la pista (13L-31R) y en la pista (13R-31L) del Aeropuerto, en cualquier horario, las aeronaves de todo tipo que tengan que utilizar dicho terminal, como aeropuerto alterno por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad durante el periodo en que permanezcan dichas razones y que afecten la seguridad del vuelo y las aeronaves que operen en misiones de ayudas médicas, desastres u otras clases de emergencia y vuelos especiales del Ministerio de Defensa. La Aeronáutica Civil deberá reportar ante la ANLA, máximo dentro de las 24 horas después de sucedido el evento.

Nota 3: La Aeronáutica Civil deberá informar sobre las operaciones realizadas diferentes a las autorizadas, que por razones meteorológicas y de seguridad fueron efectuadas en un plazo no mayor a cinco (5) días después de sucedido el evento; en caso de que éste sea detectado directamente por la ANLA o denunciado por la comunidad, tendrá que ser justificado en un lapso no mayor a 24 horas después de sucedido el evento.

Nota 4: De manera previa a la ejecución del denominado "Plan Piloto" deberá informar con mínimo 5 días de antelación a esta Autoridad vía oficio la fecha de inicio de este.

Consideraciones: En relación con el cumplimiento a la presente obligación, en el marco de la ejecución del Plan Piloto esta Autoridad consultó permanentemente el servidor de la Aerocivil donde se encuentra la herramienta MapAero, en el periodo comprendido desde el lunes 18 de noviembre que inicio el "Plan Piloto" hasta el martes 17 de diciembre de 2019, realizando el control y seguimiento a la configuración operacional autorizada, horarios y capítulos de ruido de las aeronaves que operaron evidenciando lo siguiente:

- En relación con la dirección y tipo de operación realizada (decolaje y/o aterrizaje), esta Autoridad procedió a verificar las condiciones operacionales de 10:00 pm a 12 de la noche y de 5:00 am a 5:59 am, de los días 18 de noviembre al 17 de diciembre de 2019, periodo corrido a la fecha de realización del presente seguimiento observándose que, la ejecución del Plan Piloto no se ha dado en las condiciones ideales esperadas, toda vez que se han presentado situaciones de orden operacional que han impedido su ejecución durante todo el periodo objeto de seguimiento.
- Al respecto es importante resaltar que la Aerocivil mediante radicados ANLA 2019184985-1-000 - 26/11/2019, 2019190563-1-000 04/12/2019, 2019198559-1-000 17/12/2019 y 2019202851-000 23/12/2019, ha informado las situaciones presentadas y las razones que las motivaron, a continuación, se presenta un resumen de la situación:

Radicado	Fechas	Justificación	Responsable de la información entregada
2019184985-1-000 - 26/11/2019	21 al 23 de noviembre	Por alteraciones al orden público se requirió espacio aéreo libre en la zona ECO los días 21 en la mañana y 22 y 23. (se adjunta correo de la FAC y adicionalmente el 23 de noviembre se presentó una falla en el tren de aterrizaje de una aeronave 737, lo que conllevó al cierre de la pista norte y se debió operar la pista sur.	LAURA STELLA MORA RODAS Coordinadora Grupo de Gestión Ambiental y Control Fauna
2019190563-1-000 04/12/2019	26, 27 y 30 de noviembre	Por alteraciones al orden público se requirió espacio aéreo libre en la zona ECO.	

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019

2019198559-1-000 17/12/2019	2 y 4 de diciembre:	Fue necesario cancelar la ejecución del plan piloto Eldorado por cuanto se presentaron condiciones meteorológicas adversas que generaron desvíos y disminución de la capacidad, esta condición persistió en horas de la noche, los desvíos solicitados por las aeronaves no permitían mantener las trayectorias de la aproximación circular.
	6 (Franja 11-12) y 8 de diciembre	En las primeras horas de la mañana se presentaron condiciones de visibilidad reducida y no se pudo aplicar procedimientos de baja visibilidad debido a que los sistemas ILS de ambas pistas estaban degradados, El 08 de diciembre también se presentó cierre de pista sur debido a la calibración del Glide path de la pista 13R, esto sumado al cambio de la configuración operacional debido a viento ocasionó demoras en los vuelos programados desde y hacia el aeropuerto el Dorado, por lo cual se tomó la decisión de cancelar el plan piloto para gestionar la capacidad máxima sostenible y así evitar que estas demoras causadas por los motivos expuestos anteriormente, terminarán en horas de la madrugada, y congestión en el espacio aéreo que afectará la seguridad operacional.
	10 de diciembre	Se presentan en este momento en la TMA BOG las siguientes condiciones: 1. Las condiciones meteorológicas son adversas en el sector de llegadas. 2. las aeronaves están efectuando desvíos hacia el norte del fijo AMVES quedando prácticamente el sector NE para las aproximaciones hacia SKBO 3. el grupo de meteorología informa que estos núcleos de mal tiempo se fortalecerán y se mantendrán durante un lapso mínimo de dos horas 4. consultando con el personal de áreas terminales confirman que la operación hacia las pistas 31 en estas condiciones permitiría una capacidad aproximada de 20 Arribos/hora. Teniendo en cuenta las anteriores circunstancias y en pro de la seguridad operacional se cancelará la operación PLAN PILOTO entre las 03:00 y las 05:00 UTC del día 11 de diciembre y se mantiene operación de pistas 13 L/R con capacidad de 28 arribos.
	11 -12 de diciembre	Se presentaron condiciones meteorológicas adversas en el sector de llegadas en AMVES, y alta densidad de tránsito, lo anterior poniendo en riesgo la seguridad operacional del Aeropuerto Internacional Eldorado.
	13 de diciembre	Condiciones de mal tiempo y demoras acumuladas de más de una hora, se cancela plan piloto, de lo contrario los vuelos previstos para las 10 de la noche, hubieran salido o arribado incluso hasta después de las 3 mañana.
	14 de diciembre	Por condiciones meteorológicas de lluvia en la final pistas 31, tres aeronaves hicieron aproximación frustrada, fue necesario cancelar "plan piloto " y reconfigurar pistas 13.

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019

2019202851-000 23/12/2019	4 al 15 de diciembre	Se presenta justificación de operaciones comerciales realizadas fuera de los horarios permitidos
------------------------------	----------------------	--

Fuente: Equipo ANLA

De igual manera y en relación con las operaciones comerciales realizadas fuera de los horarios permitidos se presentó lo siguiente información de soporte en el servidor del SVCA:

04/12/2019	PLAN PILOTO (00:00-04:59)	1	VVC6783	ARR	A320	ARR EN DIRECCION 31 ENTRANDO POR LA CABECERA 31_L	Por mal cálculo del Control, el VVC6783 aterrizo después de la media noche.
04/12/2019	PLAN PILOTO (05:00-05:59)	1	GTI072	DEP	B744	DEP EN DIRECCION 31 SALIENDO POR LA CABECERA 13_L	No despegó hacia la ciudad como lo establece el plan piloto, pero no se incumplió con la resolución 1034
05/12/2019	PLAN PILOTO (00:00-04:59)	1	ARE4036	DEP	A319	DEP EN DIRECCION 13 SALIENDO POR LA CABECERA 31_R	No se realizó plan piloto por densidad de tránsito
06/12/2019	PLAN PILOTO (22:00-22:59)	2	AVA087	DEP	A332	DEP EN DIRECCION 13 SALIENDO POR CABECERA 31_L	No se realizó plan piloto por densidad de tránsito
06/12/2019	PLAN PILOTO (22:00-22:59)		AVA9209	DEP	A32S	DEP EN DIRECCION 13 SALIENDO POR CABECERA 31_L	No se realizó plan piloto por densidad de tránsito
09/12/2019	PLAN PILOTO (00:00-04:59)	3	AVA8406	ARR	A32S	APROXIMACION FRUSTRADA CON DIRECCION 13_L	se presentaron condiciones de visibilidad reducida
09/12/2019	PLAN PILOTO (00:00-04:59)		AVA9523	ARR	A32S	APROXIMACION FRUSTRADA CON DIRECCION 13_L	
09/12/2019	PLAN PILOTO (00:00-04:59)		LRC693	ARR	A319	APROXIMACION FRUSTRADA CON DIRECCION 13_L	
09/12/2019	PLAN PILOTO (05:00-05:59)	AVA240	ARR	A319	APROXIMACION FRUSTRADA CON DIRECCION 13_L		
09/12/2019	PLAN PILOTO (05:00-05:59)	AVA245	ARR	A332	APROXIMACION FRUSTRADA CON DIRECCION 13_L		
09/12/2019	PLAN PILOTO (05:00-05:59)	7	AVA8406	ARR	A32S	APROXIMACION FRUSTRADA CON DIRECCION 13_L	
09/12/2019	PLAN PILOTO (05:00-05:59)		AVA8427	ARR	A32S	APROXIMACION FRUSTRADA CON DIRECCION 13_L	
09/12/2019	PLAN PILOTO		AVA9523	ARR	A32S	APROXIMACION FRUSTRADA	

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019							
	(05:00-05:59)					CON DIRECCION 13_L	
09/12/2019	PLAN PILOTO (05:00-05:59)		LAN572	ARR	B789	APROXIMACION FRUSTRADA CON DIRECCION 13_L	
09/12/2019	PLAN PILOTO (05:00-05:59)		LRC693	ARR	A319	APROXIMACION FRUSTRADA CON DIRECCION 13_L	
10/12/2019	PLAN PILOTO (00:00-04:59)		ARE4155	ARR	A32S	ARR ENTRANDO POR LA CABECERA 31R	No se observa incumplimiento, según la información registrada en el sistema el ARE4155 aterrizo por la pista 13L a las 05:05 pm de acuerdo con el plan piloto
11/12/2019	PLAN PILOTO (00:00-04:59)	1	AVA9336	DEP	A32S	DEP EN DIRECCION 13 SALIENDO POR CABECERA 31R	Por mal cálculo del Control, el VVC9336 despego por la pista 13L a las 12:00.
12/12/2019	PLAN PILOTO (00:00-04:59)	1	AVA8469	DEP	A32S	DEP EN DIRECCION 13 SALIENDO POR LA CABECERA 31_R	No se realizó plan piloto por densidad de tránsito
12/12/2019	PLAN PILOTO (22:00-23:59)	1	AVA087	DEP	A319	DEP EN DIRECCION 13 SALIENDO POR CABECERA 31L	
14/12/2019	PLAN PILOTO (05:00-05:59)	1	RPB650	DEP	B737	DEP EN DIRECCION 31 SALIENDO POR LA CABECERA 13_L	No se realizó plan piloto por densidad de tránsito
15/12/2019	PLAN PILOTO (00:00-04:59)	1	RPB650	DEP	B737	DEP EN DIRECCION 31 SALIENDO POR LA CABECERA 31_L	No se realizó plan piloto por condiciones de mal tiempo y densidad de tránsito

En relación con las tablas anteriores, esta Autoridad ve con preocupación que los temas de densidad de tráfico están impidiendo la adecuada ejecución del plan piloto y de igual manera evidencio que los días 30 de noviembre, 2, 6 y 14 de diciembre se presentó una operación mixta entre el plan piloto y lo establecido en la Resolución 1034 de 2015, lo cual no está Autorizado por esta Autoridad; al respecto, se considera necesario requerir a la Aerocivil el cumplimiento de lo establecido en el Artículo Primero de la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019 en el sentido de implementar la configuración operacional establecida en el marco del Plan Piloto, en el marco de lo cual deberá tener en cuenta lo siguiente:

1. Los casos que se encaucen en la nota 2 del Artículo Primero de la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, entendiéndose estos como casos especiales, atípicos o de fuerza mayor, sin que esto implique modificar toda la operación para una franja horaria de manera frecuente, deberán ser informados a la ANLA en los tiempos y condiciones establecidas en la nota 3 del precitado Artículo.
2. En los casos en que por casos de fuerza mayor se modifique la operación de la franja horaria nocturna, no podrá operarse la franja horaria de 5:00:00 a 5:59:59 del día siguiente.
3. En caso de que las interrupciones al plan piloto sigan siendo frecuentes en el mes, la Aerocivil deberá definir cuál de las dos configuraciones operacionales autorizadas es la que mejor se ajusta a sus necesidades, si la del Plan Piloto o la de la Resolución 1034 de 2015.

Ahora bien, en lo que respecta a la capacidad máxima declarada, a continuación, se presenta el total de las operaciones por cabecera:

Fecha	Operación	Configuración de pistas	Cantidad de operaciones	Total capacidad Declarada	Operación	Configuración de pistas	Cantidad de operaciones	Total capacidad Declarada
			Horas (22:00 pm – 23:59 pm)	Horas (22:00 pm –			Horas (5:00 pm – 5:59 pm)	Horas (5:00 pm – 5:59 pm)

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019								
				23:59 pm)				
18-nov-19	Aterrizajes	31 L	16	34	Aterrizajes	13L	4	17
		31R	17	34		13R	3	17
	Decolajes	31 L	23	40	Decolajes	13 L	9	20
		31R	16	40		13R	8	20
19-nov-19	Aterrizajes	31 L	21	34	Aterrizajes	13L	5	17
		31R	15	34		13R	7	17
	Decolajes	31 L	14	40	Decolajes	13 L	14	20
		31R	11	40		13R	10	20
20-nov-19	Aterrizajes	31 L	21	34	Aterrizajes	13L	3	17
		31R	19	34		13R	8	17
	Decolajes	31 L	19	40	Decolajes	13 L	8	20
		31R	15	40		13R	7	20
21-nov-19	Aterrizajes	31 L	1034	34	Aterrizajes	13L	4	17
		31R	1034	34		13R	5	17
	Decolajes	31 L	1034	40	Decolajes	13 L	11	20
		31R	1034	40		13R	8	20
22-nov-19	Aterrizajes	31 L	1034	34	Aterrizajes	13L	5	17
		31R	1034	34		13R	8	17
	Decolajes	31 L	1034	40	Decolajes	13 L	9	20
		31R	1034	40		13R	6	20
23-nov-19	Aterrizajes	31 L	1034	34	Aterrizajes	13L	3	17
		31R	1034	34		13R	2	17
	Decolajes	31 L	1034	40	Decolajes	13 L	3	20
		31R	1034	40		13R	1	20
24-nov-19	Aterrizajes	31 L	14	34	Aterrizajes	13L	7	17
		31R	15	34		13R	3	17
	Decolajes	31 L	14	40	Decolajes	13 L	4	20
		31R	8	40		13R	3	20
25-nov-19	Aterrizajes	31 L	1034	34	Aterrizajes	13L	4	17
		31R	1034	34		13R	5	17
	Decolajes	31 L	1034	40	Decolajes	13 L	9	20
		31R	1034	40		13R	6	20
26-nov-19	Aterrizajes	31 L	1034	34	Aterrizajes	13L	4	17
		31R	1034	34		13R	6	17
	Decolajes	31 L	1034	40	Decolajes	13 L	10	20
		31R	1034	40		13R	11	20
27-nov-19	Aterrizajes	31 L	1034	34	Aterrizajes	13L	4	17
		31R	1034	34		13R	9	17
	Decolajes	31 L	1034	40	Decolajes	13 L	12	20
		31R	1034	40		13R	4	20
28-nov-19	Aterrizajes	31 L	16	34	Aterrizajes	13L	7	17
		31R	18	34		13R	9	17
	Decolajes	31 L	17	40	Decolajes	13 L	8	20
		31R	12	40		13R	5	20

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019								
29-nov-19	Aterrizajes	31 L	26	34	Aterrizajes	13L	3	17
		31R	23	34		13R	9	17
	Decolajes	31 L	21	40	Decolajes	13 L	10	20
		31R	15	40		13R	9	20
30-nov-19	Aterrizajes	31 L	OP Mixta	34	Aterrizajes	13L	6	17
		31R	OP Mixta	34		13R	6	17
	Decolajes	31 L	OP Mixta	40	Decolajes	13 L	9	20
		31R	OP Mixta	40		13R	8	20
1-dic-19	Aterrizajes	31 L	18	34	Aterrizajes	13L	4	17
		31R	15	34		13R	3	17
	Decolajes	31 L	15	40	Decolajes	13 L	5	20
		31R	11	40		13R	3	20
2-dic-19	Aterrizajes	31 L	OP Mixta	34	Aterrizajes	13L	6	17
		31R	OP Mixta	34		13R	3	17
	Decolajes	31 L	OP Mixta	40	Decolajes	13 L	12	20
		31R	OP Mixta	40		13R	6	20
3-dic-19	Aterrizajes	31 L	18	34	Aterrizajes	13L	6	17
		31R	20	34		13R	4	17
	Decolajes	31 L	22	40	Decolajes	13 L	8	20
		31R	14	40		13R	9	20
4-dic-19	Aterrizajes	31 L	1034	34	Aterrizajes	13L	5	17
		31R	1034	34		13R	5	17
	Decolajes	31 L	1034	40	Decolajes	13 L	10	20
		31R	1034	40		13R	8	20
5-dic-19	Aterrizajes	31 L	20	34	Aterrizajes	13L	7	17
		31R	20	34		13R	2	17
	Decolajes	31 L	32	40	Decolajes	13 L	11	20
		31R	17	40		13R	6	20
6-dic-19	Aterrizajes	31 L	OP Mixta	34	Aterrizajes	13L	4	17
		31R	OP Mixta	34		13R	6	17
	Decolajes	31 L	OP Mixta	40	Decolajes	13 L	7	20
		31R	OP Mixta	40		13R	2	20
7-dic-19	Aterrizajes	31 L	13	34	Aterrizajes	13L	4	17
		31R	14	34		13R	3	17
	Decolajes	31 L	23	40	Decolajes	13 L	11	20
		31R	13	40		13R	5	20
8-dic-19	Aterrizajes	31 L	1034	34	Aterrizajes	13L	5	17
		31R	1034	34		13R	4	17
	Decolajes	31 L	1034	40	Decolajes	13 L	5	20
		31R	1034	40		13R	5	20
9-dic-19	Aterrizajes	31 L	22	34	Aterrizajes	13L	0	17
		31R	23	34		13R	7	17
	Decolajes	31 L	23	40	Decolajes	13 L	8	20
		31R	19	40		13R	NA	20
10-dic-	Aterrizaje	31 L	1034	34	Aterrizaje	13L	6	17

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019								
19	s	31R	1034	34	s	13R	2	17
	Decolajes	31 L	1034	40	Decolajes	13 L	6	20
		31R	1034	40		13R	7	20
11-dic-19	Aterrizajes	31 L	1034	34	Aterrizajes	13L	5	17
		31R	1034	34		13R	7	17
	Decolajes	31 L	1034	40	Decolajes	13 L	10	20
		31R	1034	40		13R	7	20
12-dic-19	Aterrizajes	31 L	23	34	Aterrizajes	13L	4	17
		31R	22	34		13R	5	17
	Decolajes	31 L	24	40	Decolajes	13 L	12	20
		31R	14	40		13R	9	20
13-dic-19	Aterrizajes	31 L	1034	34	Aterrizajes	13L	3	17
		31R	1034	34		13R	6	17
	Decolajes	31 L	1034	40	Decolajes	13 L	12	20
		31R	1034	40		13R	7	20
14-dic-19	Aterrizajes	31 L	OP Mixta	34	Aterrizajes	13L	5	17
		31R	OP Mixta	34		13R	7	17
	Decolajes	31 L	OP Mixta	40	Decolajes	13 L	7	20
		31R	OP Mixta	40		13R	7	20

Usuario de consulta ANLA – MapAero 20/11/2019 – Adaptado Equipo ANLA

Nota: Toda la información de soporte puede ser consultada en el SCVA y en el equipo ANLA donde está habilitado el usuario de consulta.

- Como se puede observar en las tablas anteriores, las operaciones realizadas no han sobrepasado la capacidad máxima declarada; antes bien, la mayoría ha estado por debajo del 50% de dicha capacidad.
- En lo que concierne a las aeronaves utilizadas y sus capítulos de ruido, esta Autoridad también efectuó el análisis, de acuerdo con la base de datos actualizada entregada por la Aerocivil de aeronaves matriculadas y que operan en el aeropuerto El Dorado presentada mediante radicado 2019198192-1-000 del 17 de diciembre de 2019, observando que la base de datos entregada respecto a los certificados de ruido que la soportan, no concuerda en algunos casos; por lo anterior y al presentar incongruencias para los análisis que requiere hacer esta Autoridad y teniendo en cuenta que se tiene registro de todas las operaciones realizadas las cuales pueden ser reevaluadas en cualquier momento en ejercicio de las actividades de seguimiento y control al plan piloto, se considera necesario requerir a la Aerocivil que efectúe revisión y complemento total de la base de datos OACI_0_2130 y los capítulos de ruido de las aeronaves, la cual debe concordar en un 100% con los certificados de capítulo de ruido presentados por la aerolíneas en concordancia con lo establecido en el literal a del numeral 3 y el numeral ii del literal c del Artículo primero del Auto 10444 del 26 de noviembre de 2019.
- De igual manera y en relación con los perfilamientos de ruido por tipo de aeronave que la Aerocivil ha venido presentando en las mesas de trabajo, esta Autoridad considera necesario que en aras de descartar cualquier impacto asociado a efectos psicoacústicos por el tipo de ruido generados por la industria aeronáutica, y partiendo de que el indicador de ruido para certificación de aeronaves no solamente incorpora criterios asociados a los niveles de ruido, sino que contempla efectos asociados a las componentes frecuenciales y duración del evento, esta Autoridad considera necesario requerir a la Aerocivil que complemente sus análisis de perfilamiento de ruido, con perfilamientos relacionados con ruido tonal y baja frecuencia.

Obligación	Carácte	Cumpl	Vigent
<p>ARTÍCULO SEGUNDO. Reponer, en el sentido de aclarar los numerales 2, 4 y 12 del artículo tercero de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo, los cuales quedarán de la siguiente manera:</p> <p>"ARTÍCULO TERCERO. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, previo inicio del "Plan Piloto" deberá ejecutar las siguientes actividades:</p> <p>(...)</p> <p>2. Diseñar un protocolo que incluya el mecanismo de recepción y atención prioritaria de denuncias ambientales, y PQRS en general, relacionadas con la implementación del "Plan Piloto" que deberá ser dado a conocer a través de las sesiones a las que se refiere el anterior requerimiento, y que garantice que cada denuncia ambiental y PQRS sea enviada a la ANLA por los canales de comunicación que esta Autoridad defina y estime; y en caso de que por parte de la ANLA se adicione un canal de</p>	Tempor al	NO	SI

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019			
<p>comunicación nuevo, la Aerocivil deberá socializar su contenido y su forma de operación; caso en el cual la Autoridad determinará si participa en estas sesiones de socialización. Frente al tiempo para generar el contacto inicial con el peticionario para la respuesta a su solicitud, en todo caso no podrá ser mayor a tres (3) días hábiles. El protocolo deberá incluir el detalle asociado del personal y la logística necesaria, documento que deberá ser remitido de manera previa al inicio de las socializaciones de las que habla el requerimiento precedente. (...)</p>			
<p>Consideraciones: Aunque mediante información recibida con radicado 2019177509-1-000 del 13 de noviembre, en el anexo 2 y ratificada mediante comunicación recibida por esta autoridad en el oficio de respuesta a observaciones de requerimientos previos al Plan Piloto Aeropuerto el Dorado del 17 de Noviembre de 2019 radicado 2019179882-1-000, se encuentra por parte de esta autoridad, que el protocolo presentado no garantiza una adecuada atención de quejas y denuncias que garantice de manera apropiada las manifestaciones de la comunidad, teniendo en cuenta los tiempos previstos por esta autoridad. Por otra parte, en el protocolo propuesto no se define un procedimiento adecuado que "garantice que cada denuncia ambiental y PQRS sea enviada a la ANLA por los canales de comunicación que esta Autoridad defina y estime" de tal forma que se pueda realizar un seguimiento apropiado a las PQRS interpuestas por la comunidad, tal como se ha evidenciado hasta el momento, en el cual los soportes de respuesta corresponden a documentos en Word sin un radicado de salida que permita considerar la respuesta como formal y oficial por parte de la Aerocivil. Sumado a lo anterior, el protocolo definido no da claridad sobre los mecanismos específicos para el Plan Piloto, para la recepción de quejas, correos y teléfonos complementarios a los mecanismos habituales de recepción de PQRS.</p>			
<p>Dado lo anterior, se requiere que la Aerocivil ajuste el Protocolo de atención de PQRS de acuerdo con el artículo segundo de la resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, en lo atinente a la atención prioritaria de PQRS en desarrollo del Plan Piloto, teniendo en cuenta los tiempos perentorios definidos en esta resolución, indicando con claridad el procedimiento de envío y consulta por parte de esta Autoridad de la atención y respuesta, y los medios específicos para su recepción en el marco de la ejecución del Plan Piloto. Lo anterior, en concordancia con lo establecido en el literal a del numeral 2 de 10444 del 26 de noviembre de 2019.</p>			
Obligación	Carácte	Cumpl	Vigent
<p>4. Informar a las comunidades y autoridades del Distrito Capital y el municipio de Funza, sobre la implementación e inicio de la ejecución del denominado "Plan Piloto" mediante comunicados de prensa divulgados a través de medios de comunicación regionales o nacionales, así como la entrega a las administraciones de los conjuntos residenciales pertenecientes al AI, de un folleto explicativo del ajuste a la medida de manejo de ruido e indicando su temporalidad; lo anterior para envío por correo electrónico y/o publicación en las carteleras o avisos informativos del complejo residencial. Esto también deberá hacerse a través de los medios y canales de comunicación con que la Entidad cuenta. (...)</p>	Tempor al	SI	SI
<p>Consideraciones: De acuerdo con lo evidenciado en el Anexo 4 y Anexo 5 en los cuales se identifica que se ha realizado una campaña de comunicación consistente en comunicados, ruedas de prensa, videos explicativos, afiches y volantes, es importante que esta campaña sea continua y se fortalezca durante la implementación del Plan Piloto; más aún, al evidenciar mediante quejas recibidas por habitantes de Niza antigua y Niza Sur, y por peticionarios de Keneddy, que no tienen conocimiento de los horarios establecidos por el Plan Piloto, y las particularidades de su operación. Es así como por insistencia de esta Autoridad en las mesas de trabajo, se implementó un micrositio para información del Plan Piloto en la página de la Aerocivil, sin que este cuente con información que sea específicamente preparada para la adecuada información de las comunidades por este medio, dado que se han evidenciado documentos en los cuales se citan anexos que no son de acceso, no se informa adecuadamente sobre las estaciones de ruido y en particular por las estaciones móviles y su función en el acompañamiento a las quejas de las comunidades. Sumado a lo anterior, no se cuenta en el micrositio con los clips de video que fueron propuestos por la oficina de prensa como parte de la campaña de comunicaciones. Por otra parte, a pesar de la insistencia por parte de esta Autoridad en las mesas semanales de seguimiento realizadas los días 16 y 23 de diciembre del presente año, sobre la urgente necesidad de generar comunicados que informen a las comunidades de las contingencias presentadas en la implementación del Plan Piloto, esto no se ha adelantado.</p>			
<p>Sumado a lo anterior, no se cuenta con soportes idóneos que den cuenta de la entrega formal a los pobladores, tales como registros documentales y listados de entrega de folletos en los conjuntos residenciales del área de influencia, o ni los entregados en los recorridos a las viviendas del Área de Influencia; condiciones establecidas como estrategia de divulgación por el equipo social de la Aerocivil, de acuerdo con lo propuesto por la Aerocivil en la reunión realizada con el profesional social de esta autoridad, el día 23 de octubre de 2019.</p>			
<p>En consideración con lo anterior, se requiere a la Aerocivil para que, en un plazo no mayor a 15 días, fortalezca la campaña de comunicación orientada a que las comunidades y autoridades del Distrito Capital se informen con suficiencia de las características e implementación del Plan Piloto, en concordancia con el literal b del numeral 2 del artículo primero del Auto 10444.</p>			
<p>Sumado a lo anterior, revisar y ajustar la información que se presenta a las comunidades en la página de la Aerocivil, mediante el micrositio del Plan Piloto, en específico con los avances presentados de las actividades realizadas con comunidades, la información de las estaciones de monitoreo, incluidas las móviles que permiten atender las quejas por ruido, la integración de los clips de video propuestos por la oficina de prensa para el Plan de comunicaciones y generar los comunicados que den cuenta oportuna de las contingencias o situaciones imprevistas que no permitan el desarrollo del Plan Piloto.</p>			
<p>Por otra parte, allegar los soportes idóneos que den cuenta de la entrega formal mediante registros documentales y listados de entrega de folletos en los conjuntos residenciales del área de influencia, y demás los entregados en los recorridos a las viviendas del Área de Influencia, establecidos como estrategia de divulgación por el equipo de la entrega de folletos en los conjuntos residenciales y de los recorridos realizados en el Área de Influencia del plan Piloto.</p>			
Obligación	Carácte	Cumpl	Vigent

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019			
12. La Aerocivil deberá crear una carpeta de quejas por ruido -plan piloto- con acceso público al usuario ANLA en el servidor público que permita la consulta de información de la red de monitoreo de ruido y de operaciones aéreas en tiempo real, la cual deberá estar articulada con la plataforma de recepción de denuncias de la ANLA del SVCA y entregar un cronograma de implementación de una plataforma web de acceso.	Temporal	SI	SI
<p>Consideraciones:</p> <p>Si bien se cuenta con un repositorio de PQRS y respuestas en la carpeta compartida de denuncias en el servidor de la ANLA, en la cual a la fecha de elaboración del seguimiento se encontraron 30 denuncias recibidas entre el 18 de noviembre y el 10 de diciembre del presente año, por lo que no está actualizada, teniendo en cuenta la información recibida de quejas en el archivo compartido de PQRS, que registra información hasta el día 17 de diciembre. Por otra parte, es importante señalar que las respuestas incluidas en dicha carpeta están dadas en formato Word sin que contengan los logos ni se registre un radicado de salida de la respuesta en cuestión, condiciones básicas para que la respuesta proyectada pueda ser considerada como una atención a PQRS formal y oficial y así poder evaluar de manera apropiada, su atención en los tiempos definidos.</p> <p>Dado lo anterior, esta autoridad requiere que la Aerocivil actualice y unifique la carpeta de denuncias en el servidor de la ANLA, con el archivo compartido de quejas de tal manera que se puedan realizar análisis confiables sobre el nivel de atención de PQRS, sumado a lo anterior se requiere que los soportes de las respuestas generadas correspondan a los oficios de salida que cuenten con radicado de la Aerocivil y puedan así ser considerados como respuestas de carácter oficial, de conformidad con lo requerido en el numeral 3 del Artículo TERCERO de la resolución 1842</p>			

Auto 10444 del 26 de noviembre de 2019 "por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Auto 10444 del 26 de noviembre de 2019			
Obligación	Carácter	Cumple	Vigente
<p>ARTÍCULO PRIMERO. Requerir a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL, el cumplimiento de las siguientes obligaciones ambientales y presentar la respectiva información documental, soportes y/o registros de las siguientes obligaciones ambientales en el término de un (1) mes contado partir de la notificación del presente acto administrativo o en el término o temporalidad que se relacione en el respectivo requerimiento, en el marco de las actividades del denominado "Plan Piloto" del aeropuerto internacional El Dorado:</p> <p>1. Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019 Se considera pertinente requerir a la Aerocivil lo siguiente, en cumplimiento del Numeral 1 del Artículo Tercero, de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019:</p> <p>1.1 Frente a las reuniones de socialización</p> <p>a) Durante la etapa de implementación del "Plan Piloto" se requiere la programación de reuniones con las comunidades y autoridades a fin de adelantar un seguimiento continuo, con el objetivo de que sean eficientes, deben tener al menos una periodicidad mensual. De acuerdo a lo anterior, es necesario que la Aerocivil allegue a esta autoridad un cronograma de estas reuniones, como mínimo ocho días antes de su realización.</p> <p>b) Realizar durante el desarrollo del "Plan Piloto" las reuniones de socialización y participación complementarias con el fin de informar a las comunidades que no hayan sido debidamente cubiertas en las jornadas I, II y III o que sean solicitadas por las mismas comunidades como es el caso, sin limitarse a estas, de La Isla en el municipio de Funza, Los Monjes y sectores adyacentes a Álamos, atendiendo los requerimientos de esta autoridad en cuanto al proceso de convocatoria y enviando a esa autoridad el cronograma de estas reuniones como mínimo ocho días antes de su realización.</p> <p>c) Adelantar las gestiones conducentes a que con los funcionarios que se encuentren a cargo de la administración local de Fontibón se lleve a cabo la socialización con dicha alcaldía. De manera independiente de los resultados de esta gestión, se deben allegar los soportes que den cuenta de ello.</p> <p>d) Establecer mecanismos que permitan definir cronogramas para las futuras reuniones con comunidades a fin de que quienes quieran participar puedan con antelación organizar sus actividades y asistir a las reuniones programadas.</p> <p>e) Vincular a otro tipo de actores de interés como es el caso de la población que se encuentra en el área de influencia en instituciones como instalaciones hospitalarias, hogares geriátricos y hoteles, entre otros, a las reuniones de socialización e información que sean programadas con posterioridad a la implementación del "Plan Piloto" y soportar debidamente el proceso de convocatoria.</p> <p>f) Se requiere que en el desarrollo de las reuniones complementarias se lleven rigurosamente las actas correspondientes y además los registros filmicos que correspondan a las sesiones de socialización completas.</p> <p>g) En los espacios donde la comunidad no acepte firmar el acta, se debe dejar constancia de ello teniendo en cuenta otros actores presentes que la puedan validar.</p>	Temporal	NO	SI

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Auto 10444 del 26 de noviembre de 2019

Consideraciones:

- a) En relación con las reuniones con comunidades y autoridades que se adelantan en las mesas de seguimiento con comunidades de Fontibón y de Engativá el 3 y 14 de diciembre respectivamente, sin embargo, es necesario que se entregue un cronograma como mínimo ocho días antes de su realización y se convoque a todos los presidentes de las JAC de cada la localidad del área de influencia del Proyecto, mediante oficios y se entreguen los soportes respectivos.
- b) Al momento no se han adelantado reuniones complementarias; sin embargo, según lo ha evidenciado por esta Autoridad, en la comunidad del sector de la Isla en el municipio de Funza, por medio de la presidenta de la Junta de Acción Comunal de la vereda Cacique Km2, Señora Marina Sandoval, solicita una reunión de socialización. Sumado a lo anterior, se debe programar reunión de socialización con la vereda El Hato. De la misma manera, en las reuniones de Álamos y Santa Cecilia se solicitaron reuniones complementarias para la comunidad del barrio Los Monjes y sectores adyacentes al barrio los Álamos respectivamente. Y si bien en las mesas de trabajo semanal realizadas entre la Aerocivil y la ANLA se propone concertar con los líderes de las comunidades, reuniones de socialización complementarias, como fue el caso de la mesa semanal realizada el 26 de noviembre, aún no se adelantan dichas reuniones.

Por tanto, Se requiere a la Aerocivil, en un plazo no mayor de 25 días, concertar reuniones complementarias de socialización con los líderes de las JAC, presentando de manera previa a esta Autoridad, un cronograma y generar mecanismos de convocatoria, con por lo menos ocho días de anticipación, que permitan vincular a también a los residentes de los conjuntos residenciales, mediante la publicación de utilizando afiches que contengan información clara, visible y específica para cada reunión, con amplia distribución en lugares de amplio acceso a las comunidades, la entrega de volantes con registro mediante listados de entrega a las comunidades convocadas y el envío de oficios dirigidos a los líderes de las comunidades y administraciones o consejos de administración. Así mismo se deberán incluir en las convocatorias a representantes de instituciones de salud, hogares geriátricos y del sector hotelero. En estas reuniones, además de presentar el Plan Piloto se deben socializar los avances logrados con dicho Plan incluida información reciente que abarque aspectos técnicos y sociales.

- c) Si bien a la fecha no se ha adelantado reunión con la Alcaldía de Fontibón se requiere presentar a esta autoridad, los soportes que evidencien esta gestión, de conformidad con lo requerido en el presente seguimiento en el numeral 1 del artículo TERCERO de la resolución 1842.
- d) Al momento no se ha presentado cronogramas de reuniones con comunidades que cumplan con el presente requerimiento.
- e) En las reuniones realizadas al momento no se han convocado otro tipo de actores de interés como es el caso de la población que se encuentra en el área de influencia en instituciones como instalaciones hospitalarias, hogares geriátricos y hoteles, entre otros. Por tanto, se reitera el requerimiento Vincular a otro tipo de actores de interés como es el caso de la población que se encuentra en el área de influencia en instituciones como instalaciones hospitalarias, hogares geriátricos y hoteles, entre otros, a las reuniones de socialización e información que sean programadas con posterioridad a la implementación del "Plan Piloto" y soportar debidamente el proceso de convocatoria.
- f) En las reuniones adelantadas se han llevado las actas requeridas de acuerdo con el requerimiento.
- g) Se han llevado las actas con acuerdo con las comunidades.

Obligación	Carácter	Cumple	Vigente
1.2 Frente a la Convocatoria			
<p>a) En cuanto a los afiches de convocatoria es necesario mejorar el tamaño de letra que facilite su lectura, que se integre información de contacto para mantener un proceso de retroalimentación a la comunidad y que su ubicación obedezca estratégicamente a lugares con una alta afluencia de público.</p> <p>b) Adjuntar los soportes de invitación a líderes de las comunidades y JAC con la información del proyecto y del cronograma de reuniones de socialización propuesta.</p> <p>c) Se requiere que la Aerocivil adjunte un registro fotográfico con información que permita validar los lugares de entrega de los volantes de convocatoria y un registro documental de quien recibe los volantes.</p> <p>d) En cuanto a los soportes difusión por emisoras locales se requiere soportar el uso de este medio, mediante un documento que dé cuenta del contenido de la pauta, de la fecha y de los horarios de difusión que referencien la implementación de esta estrategia de convocatoria.</p> <p>e) Adjuntar a los soportes de invitación a líderes de las comunidades y JAC la información del proyecto y del cronograma de reuniones de socialización propuesta.</p> <p>f) Se requiere que la Aerocivil adjunte un registro fotográfico con información que permita validar los lugares de entrega de los volantes de convocatoria y un registro documental de quien recibe los volantes</p> <p>g) En cuanto a los soportes difusión de las convocatorias por emisoras locales se requiere soportar el uso de este medio, mediante un documento que dé cuenta del contenido de la pauta, de la fecha y de los horarios de difusión que referencien la implementación de esta estrategia de convocatoria.</p>	Temporal	NO	SI

Consideraciones:

- a) En cuanto a los afiches de convocatoria con información visible y específica para cada reunión, con una amplia distribución en lugares de acceso a las comunidades, es necesario que este mecanismo sea implementado en las convocatorias a reuniones complementarias a realizarse en las localidades de Fontibón y Engativá.
- b) En el momento no se han radicado ante esta Autoridad los soportes de convocatoria a las reuniones realizadas, consistentes en oficios de invitación, por tanto se reitera el requerimiento de adjuntar los soportes de invitación a líderes de las comunidades y JAC con la información del proyecto y del cronograma de reuniones de socialización propuesta.

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Auto 10444 del 26 de noviembre de 2019			
<p>c) Al presente no se cuenta con los soportes fotográficos con los cuales validar los lugares de entrega de los volantes de convocatoria y un registro documental, listado de quien recibe los volantes. Por tanto, se reitera el requerimiento de requerir que la Aerocivil adjunte un registro fotográfico con información que permita validar los lugares de entrega de los volantes de convocatoria y un registro documental de quien recibe los volantes.</p> <p>d) No se han recibido al momento los soportes de difusión de convocatoria a reuniones por emisoras locales. Por tanto, se reitera el requerimiento de soportar el uso de este medio, mediante un documento que dé cuenta del contenido de la pauta, de la fecha y de los horarios de difusión que referencien la implementación de esta estrategia de convocatoria.</p>			
Obligación	Carácter	Cumple	Vigente
1.3. Presentar la metodología aplicada para los estimados de población para el Área de Influencia de Engativá y Fontibón para el indicador LAeq, en cumplimiento del Numeral 5 del Artículo Tercero, de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019 de la ANLA	Temporal	No	SI
<p>Consideraciones:</p> <p>Si bien el día 21 de octubre de 2019, mediante radicado 2019163429-1-000 se recibió por parte de esta autoridad un avance a los requerimientos previos, en particular ajustar las estimaciones de población expuesta para cada una de las curvas de ruido para el indicador LAeq, T en función de las ventanas horarias que sean objeto de evaluación. Y aunque en el oficio de respuesta a observaciones de requerimientos previos al Plan Piloto Aeropuerto el Dorado del 17 de Noviembre de 2019 radicado 2019179882-1-000 se indique como fuente el estudio realizado por la Secretaria Distrital de Planeación denominado "Análisis demográfico y proyecciones poblacionales de Bogotá", no se cuenta con una metodología aplicada para el área de influencia de las localidades de Engativá y Fontibón que dé cuenta de los resultados entregados y que por tanto permita validar las estimaciones de población estimados.</p> <p>Por tanto, en términos de verificación de la información entregada en el marco de la presente obligación se requiere a la Aerocivil que Allegue a esta autoridad la metodología aplicada para los estimados de población ubicada en el Área de Influencia de Engativá y Fontibón para el indicador LAeq,</p>			
Auto 10444 del 26 de noviembre de 2019			
Obligación	Carácter	Cumple	Vigente
2. Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019			
<p>Requerir a la Aerocivil lo siguiente, en cumplimiento del Artículo Segundo, de la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019.</p> <p>a) Ajustar y enviar en un plazo no mayor de 5 días, siguientes a la ejecutoria del presente acto administrativo, el Protocolo de atención de PQRSD de acuerdo con el numeral 2 del artículo Tercero, en lo atinente a la atención prioritaria de PQRSD en desarrollo del "Plan Piloto" teniendo en cuenta los tiempos perentorios definidos en esta resolución, indicando con claridad el procedimiento de envío y consulta por parte de esta Autoridad y los medios específicos para su recepción en el marco de la ejecución del "Plan Piloto".</p> <p>b) La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil- AEROCIVIL, debe fortalecer la campaña de comunicación orientada a que las comunidades y autoridades del Distrito Capital se informen con suficiencia de las características e implementación del "Plan Piloto", en cumplimiento del Artículo Segundo, de la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019.</p> <p>c) Allegar los soportes de la entrega de folletos en los conjuntos residenciales y de los recorridos realizados en el área de Influencia del "Plan Piloto".</p> <p>d) La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil- AEROCIVIL, deberá informar las necesidades y requerimientos técnicos necesarios, para la articulación con la plataforma de recepción de denuncias de la ANLA y solicitar la realización de mesas de trabajo con las áreas encargadas.</p>	Temporal	NO	SI
<p>Consideraciones:</p> <p>a) Aunque mediante información recibida con radicado 2019177509-1-000 del 13 de noviembre, en el anexo 2 y ratificada mediante comunicación recibida por esta autoridad en el oficio de respuesta a observaciones de requerimientos previos al Plan Piloto Aeropuerto el Dorado del 17 de Noviembre de 2019 radicado 2019179882-1-000, por parte de esta autoridad que el protocolo presentado no garantiza una adecuada atención de quejas y denuncias que atienda de manera apropiada las manifestaciones de la comunidad, teniendo en cuenta los tiempos previstos por esta autoridad, Por otra parte, en el protocolo propuesto no se define un procedimiento adecuado que "garantice que cada denuncia ambiental y PQRS sea enviada a la ANLA por los canales de comunicación que esta Autoridad defina y estime" de tal forma que se pueda realizar un seguimiento apropiado a las PQRSD interpuestas por la comunidad, tal como se ha evidenciado al momento, en el cual los soportes de respuesta corresponden a documentos en Word sin que cuenten con un radicado de salida que permita considerar la respuesta como formal y oficial por parte de la Aerocivil. Sumado a lo anterior, el protocolo definido no da claridad sobre los mecanismos específicos para el Plan Piloto, para la recepción de quejas, correos y teléfonos complementarios a los mecanismos habituales de recepción de PQRSD.</p> <p>Dado lo anterior, se requiere que la Aerocivil ajuste el Protocolo de atención de PQRSD de acuerdo con el numeral 2 del artículo Tercero, en lo atinente a la atención prioritaria de PQRSD en desarrollo del Plan Piloto, teniendo en cuenta los tiempos perentorios definidos en esta resolución, indicando con claridad el procedimiento de envío y consulta por parte de esta Autoridad de la atención y respuesta, y los medios específicos para su recepción en el marco de la ejecución del Plan Piloto. Lo anterior, en concordancia con lo establecido en el literal a del numeral 2 de 10444 del 26 de noviembre de 2019.</p>			

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"**Auto 10444 del 26 de noviembre de 2019**

- b) De acuerdo con lo evidenciado en el Anexo 4 y Anexo 5 en los cuales se identifica que se ha realizado una campaña de comunicación consistente en comunicados, ruedas de prensa, videos explicativos, afiches y volantes, es importante que esta campaña sea continua y se fortalezca durante la implementación del Plan Piloto; más aún, al evidenciar mediante quejas recibidas por habitantes de Niza antigua y Niza Sur, así como en peticionarios de Kenedy, que no tienen conocimiento de los horarios establecidos por el Plan Piloto, y las particularidades de su operación. Es así como por insistencia de esta Autoridad en las mesas de trabajo se implementó un micrositio para información del Plan Piloto en la página de la Aerocivil, sin que este cuente con información que sea específicamente preparada para la adecuada información de las comunidades por este medio, dado que se ha evidenciado documentos en los cuales se citan anexos que no son de acceso, no se informa adecuadamente sobre las estaciones de ruido y en particular por las estaciones móviles y su función en el acompañamiento a las quejas de las comunidades. Por otra parte, a pesar de la insistencia por parte de esta Autoridad en las mesas semanales de seguimiento realizadas los días 16 y 23 de diciembre del presente año, sobre la urgente necesidad de generar comunicados que informen a las comunidades de las contingencias presentadas en la implementación del Plan Piloto, esto no se ha adelantado.
- c) Al momento la Aerocivil no ha entregado debidamente los soportes de entrega de folletos a conjuntos residenciales y de la realización de los recorridos realizados en el área de Influencia del "Plan Piloto". Por tanto se reitera el requerimiento en el sentido de Allegar los soportes de la entrega de folletos en los conjuntos residenciales y de los recorridos realizados en el área de Influencia del "Plan Piloto".
- d) El presente no se informó de necesidades y requerimientos técnicos necesarios, para la articulación con la plataforma de recepción de denuncias de la ANLA ni se ha solicitado la realización de mesas de trabajo con las áreas encargadas.

OBLIGACIONES CUMPLIDAS Y CONCLUIDAS

Se considera pertinente por parte de esta Autoridad dar por cumplidas y concluidas de manera definitiva las siguientes obligaciones, a las cuales no serán objeto de verificación en futuros seguimientos.

Numeral 9 del Artículo Tercero de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, relacionada con entregar ajustada la plantilla OACI_0_2130 de la base de datos aeronaves incluida en el anexo del radicado 2019045919-1-00 una columna con la información Callsign que permita a esta autoridad verificar el cumplimiento a las restricciones operacionales por etapa de ruido de las aeronaves.

Numeral 10 del Artículo Tercero de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, relacionada con presentar un informe técnico del perfil horario mensual para las estaciones OACI y las ubicadas cerca de las zonas de derrota de las aeronaves, que sea correspondiente con los meses en que se realizará la prueba de los años 2016, 2017 y 2018, que sirva como de referencia, para los análisis de esta Autoridad durante la ejecución del denominado "Plan Piloto".

Numeral 12 del Artículo Tercero de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, relacionada con entregar cronograma de implementación de una plataforma web de acceso público que permita consulta de información de la red de monitoreo de ruido y de operaciones aéreas en tiempo real, la cual deberá estar articulada con la plataforma de recepción de Denuncias de la ANLA.

FUNDAMENTOS LEGALES

La Constitución Política de Colombia en el Capítulo Tercero del Título Segundo denominado "*De los derechos, las garantías y los deberes*", incluyó los derechos colectivos y del ambiente, con el fin de regular la preservación del ambiente y de sus recursos naturales, comprendiendo el deber que tienen el Estado y sus ciudadanos de realizar todas las acciones para protegerlo, e implementar aquellas que sean necesarias para mitigar el impacto que genera la actividad antrópica sobre el entorno natural.

El artículo 79 de la Constitución Política establece que "*Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano*" y así mismo, que: "*Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines*".

Por mandato constitucional¹ "*El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados*".

¹ Artículo 80 de la Constitución Política

“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”

La Corte Constitucional en la sentencia C-259 de 2016, señaló que, de una lectura sistemática de las disposiciones constitucionales, se observa que el Estado Colombiano asume cuatro deberes primordiales respecto del medio ambiente: la prevención, la mitigación, la indemnización o reparación y la punición.

“(i) El deber de prevenir los daños ambientales, entre otros, se contempla en los siguientes preceptos constitucionales: (a) en el mandato de evitar factores de deterioro ambiental (artículo 80.2), esto es, adoptando de forma anticipada un conjunto de medidas o de políticas públicas que, a través de la planificación, cautelen o impidan el daño al ecosistema y a los recursos naturales; o que, en caso de existir, permitir o habilitar algún impacto sobre los mismos, logren asegurar su aprovechamiento en condiciones congruentes y afines con el desarrollo sostenible. Este deber también se expresa en el (b) fomento a la educación ambiental (artículos 67 y 79) y en la garantía (c) a la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectar el medio ambiente (artículo 79).

(ii) El deber de mitigar los daños ambientales se manifiesta en el control a los factores de deterioro ambiental (artículo 80.2), en términos concordantes con el artículo 334 del Texto Superior, el cual autoriza al Estado a intervenir, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, y en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, con el fin de racionalizar la economía en aras de mejorar la calidad de vida de los habitantes, y lograr los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Por esta vía, por ejemplo, se destaca la existencia de los planes de manejo ambiental y de las licencias ambientales, que en relación con actividades que pueden producir un deterioro al ecosistema o a los recursos naturales, consagran acciones para minimizar los impactos y efectos negativos de un proyecto, obra o actividad.

(iii) El deber de indemnizar o reparar los daños ambientales encuentra respaldo tanto en el principio general de responsabilidad del Estado (artículo 90), como en el precepto constitucional que permite consagrar hipótesis de responsabilidad civil objetiva por los perjuicios ocasionados a los derechos colectivos (artículo 88). Adicionalmente, el artículo 80 de la Constitución, le impone al Estado el deber de exigir la reparación de los daños causados al ambiente. Por esta vía, a manera de ejemplo, esta Corporación ha avalado la exequibilidad de medidas compensatorias, que lejos de tener un componente sancionatorio, buscan aminorar y restaurar el daño o impacto causado a los recursos naturales.

(iv) Finalmente, el deber de castigar al responsable por los daños ambientales se consagra igualmente en el artículo 80 de la Constitución, en el que se señala la posibilidad de imponer sanciones de acuerdo con la ley. De este precepto emana la potestad sancionatoria del Estado en materia ambiental, cuyo fin es el de garantizar la conservación, preservación, protección y uso sostenible del medio ambiente y de los recursos naturales. Esta atribución, como manifestación del ius puniendi, admite su ejercicio tanto por la vía del derecho administrativo sancionador (lo que incluye el derecho contravencional y el derecho correccional), como a través del derecho punitivo del Estado”.

Del control y seguimiento ambiental.

A través del Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015 el Gobierno Nacional expidió el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible, cuyo objeto es compilar la normatividad del sector Ambiente.

El referido Decreto reglamentó el Título VIII de la Ley 99 de 1993 sobre licencias con el objetivo de fortalecer el proceso de licenciamiento ambiental, la gestión de las autoridades ambientales y promover la responsabilidad ambiental en aras de la protección del medio ambiente.

El artículo 2.2.2.3.9.1 de la Sección 9 de “Control y Seguimiento” de Capítulo 3 de “Licencias Ambientales” del Título 2, Parte 2 del Libro 2, *Ibidem*, establece que es deber de la Autoridad Ambiental realizar el control y seguimiento a los proyectos, obras o actividades sujetos a licencia ambiental o al establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental, durante su construcción, operación, desmantelamiento o abandono.

Dicha gestión de seguimiento y control permite a la Autoridad Ambiental conocer el estado de cumplimiento de las obligaciones a cargo del titular del instrumento de manejo y control ambiental, así como del respectivo Plan de Manejo Ambiental-PMA, y los actos administrativos expedidos debido al proyecto, lo que conlleva a efectuar los requerimientos a que haya lugar.

Según el concepto técnico 7739 del 30 de diciembre de 2019, que se acoge con el presente acto administrativo, se realizar un análisis de las actividades de seguimiento que se han llevado a cabo hasta la fecha, teniendo en

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

cuenta la información suministrada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de actividades del denominado "Plan Piloto" del aeropuerto internacional El Dorado.

Con fundamento en lo anterior, esta Autoridad se dispone a efectuar los requerimientos de las obligaciones ambientales del proyecto a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil- AEROCIVIL, para la ejecución en forma inmediata de ciertas acciones y de esta manera garantizar la continuidad de las actividades establecidas en el presente acto administrativo y evitar incumplimientos que pueden generar impactos ambientales irreversibles en el medio ambiente.

Finalmente, cabe indicar que las obligaciones derivadas de los diferentes actos administrativos proferidos por la Autoridad Ambiental, así como los requerimientos efectuados debido al seguimiento ambiental adelantado a los proyectos son de obligatorio cumplimiento, una vez estos quedan en firme; en consecuencia, su inobservancia en cuanto al alcance y términos de estos da origen a la apertura de las respectivas investigaciones, formulaciones de cargos e imposición de sanciones, previo el trámite del proceso de carácter sancionatorio, estipulado en la Ley 1333 del 21 de julio de 2009.

Por otro lado, de acuerdo con lo señalado en el inciso segundo del artículo 107 de la Ley 99 de 1993, las normas ambientales son de orden público y no podrán ser objeto de transacción o de renuncia a su aplicación por las autoridades o por los particulares.

Finalmente, es pertinente señalar que contra el presente Auto de control y seguimiento no procede recurso alguno de acuerdo con lo establecido en el artículo 75 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, teniendo en cuenta que este es un acto administrativo de ejecución de las obligaciones que se encuentran pendientes de cumplimiento.

Competencia de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales

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

De conformidad con lo establecido en el numeral 2 del Artículo 3º del Decreto 3573 del 27 de septiembre de 2011, mediante el cual se disponen las funciones de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, le corresponde a esta Autoridad, realizar el seguimiento de las licencias, planes de manejo ambiental, permisos y trámites ambientales.

A través de la Resolución 1511 del 07 de septiembre de 2018 "Por la cual se modifica el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos de libre nombramiento y remoción de la Planta de Personal de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA-", le fue asignada a la Subdirectora Técnica de la Subdirección de Evaluación y Seguimiento, en el numeral 9 del artículo primero, la función de realizar el seguimiento a las licencias ambientales.

Mediante la Resolución 1922 del 25 de octubre de 2018, el Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales nombró con carácter ordinario a la ingeniera JOSEFINA HELENA SÁNCHEZ CUERVO, en el empleo de libre nombramiento y remoción de Subdirector Técnico, Código 0150, Grado 21 de la Subdirección de Evaluación y Seguimiento de la planta de personal de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA-.

En mérito de lo anterior la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA,

DISPONE:

ARTÍCULO PRIMERO. Requerir a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil- AEROCIVIL, el cumplimiento de las siguientes obligaciones ambientales y presentar la respectiva información documental, soportes y/o registros de las siguientes obligaciones ambientales en los término de un (1) mes contado partir de la notificación del presente acto administrativo o en el término o temporalidad que se relacione en el

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

respectivo requerimiento, en el marco de las actividades del denominado "Plan Piloto" del aeropuerto internacional El Dorado:

1. En relación con los procesos de socialización previos a la implementación del "Plan Piloto":
 - a. Se requiere en un plazo no mayor de 25 días, concertar reuniones complementarias de socialización con los líderes de las JAC y presentar de manera previa un cronograma a esta autoridad y generar mecanismos de convocatoria, con por lo menos ocho días de anticipación, que permitan vincular a las comunidades, a los residentes de los conjuntos residenciales y a otro tipo de actores de interés como es el caso de la población que se encuentra en el área de influencia en instituciones como instalaciones hospitalarias, hogares geriátricos y hoteles, utilizando afiches con diseños con información visible y específica para cada reunión, con un amplia distribución en lugares de amplio acceso a las comunidades, entrega de volantes con registro mediante listados de entrega a las comunidades convocadas y oficios generados a los líderes de las comunidades y administraciones o consejos de administración, así como a representantes de instituciones de salud, hogares geriátricos y sector hotelero. En estas reuniones, además de presentar el Plan Piloto se deben socializar los avances presentados al momento de la reunión, con información reciente que abarque aspectos técnicos y sociales.
 - b. Entrega de los soportes que permitan evidenciar la gestión para realizar la reunión de socialización con la administración local de Fontibón del periodo 2016-2019, en un plazo no mayor a 15 días.
 - c. Adelantar las gestiones con las alcaldías locales periodo 2020-2023 de Fontibón y Engativá, así como con la administración municipal de Funza, anexando los soportes de los resultados que permitan adelantar a la mayor brevedad las actividades de socialización y presentación de resultados de la implementación del "Plan Piloto"
2. En cuanto a las denuncias ambientales y atención de PQRS del "Plan Piloto":
 - a. Actualizar y unificar la carpeta de denuncias en el servidor de la ANLA, con el archivo compartido de quejas de tal manera que se puedan realizar análisis confiables sobre el nivel de atención de PQRS, sumado a lo anterior se requiere que los soportes de las respuestas generadas correspondan a los oficios de salida que cuenten con radicado de la Aerocivil y puedan así ser considerados como respuestas de carácter oficial, en el término no mayor de 15 días calendario a la notificación del presente acto administrativo,
 - b. Cada denuncia ambiental y PQRS debidamente atendida, cuente con un acta y un informe técnico que responda a las especificidades y por tanto anexarse a la respuesta como soportes de su debida gestión.
3. Allegar los análisis semanales que permitan ubicar las denuncias en relación con las trayectorias de vuelo y los niveles de ruido en el marco del artículo del literal b, numeral 4 del artículo CUARTO de la resolución 1842 de 2019.
4. Presentar los informes consolidados de ruido mensuales cumpliendo con las siguientes condiciones generales, en cumplimiento del numeral 2, del Artículo Cuarto de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, allegando:
 - a. La línea base deberá estar soportada en análisis de los periodos 2016, 2017 y 2018, donde se establezca su representatividad en función de las condiciones operacionales de cada anualidad.
 - b. Se debe establecer un periodo representativo de mínimo tres meses antes del inicio del Plan Piloto donde se evalúe su dinámica operacional vs los niveles de ruido.
 - c. Los análisis de cantidad de operaciones deberán hacerse de forma horaria y para cada una de las cabeceras asociadas a las estaciones objeto de evaluación vs los niveles de ruido hora registrados para las estaciones OACI su porcentaje de cumplimiento en términos de capítulos de ruido.
 - d. Dentro de los informes deberá incluirse las estaciones asociadas al municipio de Funza.
 - e. Los informes deberán ser radicados oficialmente mes a mes de tal forma que dichos resultados reposen en el expediente y sean visibles para cualquier persona interesada, que no desee participar de las mesas técnicas con las comunidades.
 - f. Se requiere a la Aerocivil para que realice y entregue a esta autoridad los análisis mensuales que permitan ubicar las denuncias en relación con las trayectorias de vuelo y os niveles de ruido.

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

5. Complementar los análisis de perfilamiento de ruido por tipo de aeronave, con perfilamientos relacionados con ruido tonal y baja frecuencia, en cumplimiento de lo establecido en la nota 1 del Artículo Primero de la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019.
6. En atención del Artículo Segundo de la Resolución 1980 de 2019 se debe cumplir con las siguientes obligaciones:
 - a. Fortalecer la campaña de comunicación orientada a que las comunidades y autoridades del Distrito Capital, se informen con suficiencia de las características e implementación del "Plan Piloto", en concordancia con el literal b del numeral 2 del artículo primero del Auto 10444, y allegar los resultados en el término no mayor a 15 días,
 - b. Revisar y ajustar la información que se presenta a las comunidades en la página de la Aerocivil, mediante el micrositio del Plan Piloto, en específico con los avances presentados de las actividades realizadas con comunidades, la información de las estaciones de monitoreo, incluidas las móviles que permiten atender las quejas por ruido, la integración de los clips de video propuestos por la oficina de prensa para el Plan de comunicaciones y generar los comunicados que den cuenta de las contingencias o situaciones imprevistas que no permitan el desarrollo adecuado del Plan Piloto.
 - c. Allegar los soportes idóneos que den cuenta de la entrega formal mediante registro documental y listados de entrega, de folletos en los conjuntos residenciales del área de influencia y los entregados en los recorridos a las viviendas del Área de Influencia, establecidos como estrategia de divulgación por el equipo de la entrega de folletos en los conjuntos residenciales y de los recorridos realizados en el Área de Influencia del plan Piloto, en el término no mayor a 15 días
7. En relación con las reuniones convocadas para las mesas de seguimiento con comunidades, se entregue un cronograma como mínimo ocho días antes de su realización y se convoque a todos los presidentes de las JAC de cada localidad del área de influencia del Proyecto, mediante oficios y se entreguen los soportes respectivos.
8. Instalar tres estaciones de monitoreo de ruido fijas e integradas al software MapAero en las localidades de Suba, Kennedy y Teusaquillo en cumplimiento de lo establecido en cumplimiento de lo establecido en el Artículo Séptimo de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019.
9. Revisar el complemento total de la base de datos OACI_0_2130 y los capítulos de ruido de las aeronaves, la cual debe concordar en un 100% con los certificados de capítulo de ruido presentados por las aerolíneas de conformidad con lo establecido en el literal a del numeral 3 y el numeral ii del literal c del Artículo primero del Auto 10444 del 26 de noviembre de 2019, en el término no mayor a 15 días calendario.
10. Ajustar las estimaciones de población expuesta para cada una de las curvas de ruido para el indicador LAeq, de población ubicada en el Área de Influencia de Engativá y Fontibón para el indicador.

ARTÍCULO SEGUNDO. Reiterar a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil- AEROCIVIL, el cumplimiento de las siguientes obligaciones ambientales y presentar la respectiva información documental, soportes y/o registros de las siguientes obligaciones ambientales, en el marco de las actividades del denominado "Plan Piloto" del aeropuerto internacional El Dorado:

1. Implementar de manera permanente la configuración operacional establecida en el marco del Plan Piloto, de igual manera deberá tener en cuenta lo siguiente, en cumplimiento del Artículo Primero de la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, en el sentido de
 - I. Los casos que se encaucen en la nota 2 del Artículo Primero de la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, entendiéndose estos como eventos especiales, atípicos o de fuerza mayor, sin que esto implique modificar toda la operación para una franja horaria de manera frecuente, deberán ser informados a la ANLA en los tiempos y condiciones establecidas en la nota 3 del precitado Artículo.
 - II. En los eventos en que por casos de fuerza mayor se modifique la operación de la franja horaria nocturna, no podrá operarse la franja horaria de 5:00:00 a 5:59:59 del día siguiente.

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

- III. En caso de que las interrupciones al plan piloto sigan siendo frecuentes en el mes, la Aerocivil deberá definir cuál de las dos configuraciones operacionales autorizadas es la que mejor se ajusta a sus necesidades, si la del Plan Piloto o la de la Resolución 1034 de 2015.
2. Presentar la metodología aplicada para los estimados de población para el Área de Influencia de Engativá y Fontibón para el indicador LAeq, en cumplimiento del Numeral 5 del Artículo Tercero, de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019 de la ANLA y el numeral 1.3. del artículo primero, del Auto 10444 del 26 de noviembre de 2019.
 3. Ajustar y entregar a esta Autoridad el Protocolo de atención de PQRSD de acuerdo con el artículo Segundo de la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, en lo atinente a la atención prioritaria de PQRSD en desarrollo del Plan Piloto, teniendo en cuenta los tiempos perentorios definidos en esta resolución, indicando con claridad el procedimiento de envío y consulta por parte de esta Autoridad de la atención y respuesta, y los medios específicos para su recepción en el marco de la ejecución del Plan Piloto. En cumplimiento del Artículo Segundo de la resolución 1980 de 2019, el literal a del numeral 2 de 10444 del 26 de noviembre de 2019.
 4. Garantizar la capacidad técnica y de respuesta humana para el cumplimiento de las actividades, así como la atención prioritaria de las denuncias ambientales y las PQRS de las comunidades y requerimientos de esta Autoridad en el transcurso de la ejecución del denominado "Plan Piloto", entendiéndose éste como un representante directo de la Aerocivil, en cumplimiento del del Artículo Séptimo de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019.
 5. Del Auto 10444 del 26 de noviembre de 2019 se reiteran las siguientes obligaciones:
 - a. Convocar a las reuniones con comunidades a los representantes de instituciones de salud, hogares geriátricos y sector hotelero. En estas reuniones, además de presentar el Plan Piloto se deben socializar los avances presentados en el Plan Piloto con información reciente que abarque aspectos técnicos y sociales y soportar debidamente la convocatoria.
 - b. Adjuntar los soportes de invitación a líderes de las comunidades y JAC con la información del proyecto y del cronograma de reuniones de socialización propuesta.
 - c. Adjuntar un registro fotográfico con información que permita validar los lugares de entrega de los volantes de convocatoria y un registro documental de quien recibe los volantes.
 - d. Los soportes del uso de difusión de convocatoria a reuniones por emisoras locales, mediante un documento que dé cuenta del contenido de la pauta, la fecha y de los horarios de emisión que referencien la implementación de esta estrategia de convocatoria.

ARTÍCULO TERCERO. Declarar que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil- AEROCIVIL, ha dado cumplimiento las siguientes obligaciones ambientales, por lo que no serán objeto de posteriores seguimientos ambientales:

- Numerales 9, 10 y 12 del Artículo Tercero de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019

ARTÍCULO CUARTO. El incumplimiento de las obligaciones y requerimientos establecidos en el presente acto administrativo, los derivados de la Resolución 749 del 24 de julio de 2000 contentivos del Plan de Manejo Ambiental (PMA) y/o de la normatividad ambiental vigente dará lugar a la imposición y ejecución de las medidas preventivas y sanciones que sean aplicables según el caso, de conformidad con lo establecido en la Ley 1333 del 21 de julio de 2009.

ARTÍCULO QUINTO. Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, notificar personalmente o por aviso, cuando a ello hubiere lugar, el contenido del presente acto administrativo al representante legal, apoderado debidamente constituido y/o a la persona debidamente autorizada por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, de conformidad con los artículos 67 y 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

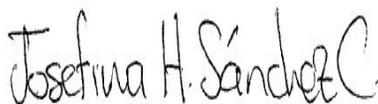
"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

ARTÍCULO SEXTO. Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA, comunicar el presente acto administrativo a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca- CAR, a la Secretaría Distrital de Ambiente- SDA y a la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios.

ARTÍCULO SÉPTIMO. Contra el presente acto administrativo no procede recurso alguno, conforme lo señalado en el artículo 75 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá D.C., a los 30 de diciembre de 2019



JOSEFINA HELENA SANCHEZ CUERVO
Subdirectora de Evaluación y Seguimiento

Ejecutores

JAVIER DARIO MEDINA BERNAL
Profesional Jurídico/Contratista



Revisor / Líder

MAYELY SAPIENZA MORENO
Profesional Jurídico/Contratista



Expediente No. LAM0209
Concepto Técnico N° 7739 del 30 de diciembre de 2019
Fecha: 30 de diciembre de 2019

Proceso No.: 2019207540

Archívese en: LAM0209
Plantilla_Auto_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.