



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

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES - ANLA -

RESOLUCIÓN N° 01980 (02 de octubre de 2019)

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

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

En ejercicio de las funciones asignadas en la Ley 99 de 1993, Ley 1437 de 2011, en el Decreto-Ley 3573 de 2011, en la Resolución 1690 del 6 de septiembre de 2018 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en el artículo 1 de la Resolución 728 del 3 de mayo de 2019 de la ANLA, de las competencias establecidas en el Decreto 1076 de 2015, y

CONSIDERANDO

Que mediante Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, el entonces Ministerio del 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 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.

Que mediante oficios con radicación ANLA 2019045919-1-000 del 10 de abril, 2019114028-1-000, 2019123000-1-000, 2019124364-1-000 del 5, 21 y 23 de agosto de 2019, respectivamente, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil solicitó un plan piloto para la configuración operacional del aeropuerto El Dorado localizado en Bogotá D.C., información que fue evaluada mediante Conceptos Técnicos 4992 del 5 de septiembre de 2019 y 5201 del 16 de septiembre de 2019.

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 Aeronáutica Civil. Dicho acto administrativo fue notificado de por correo electrónico el 18 de septiembre de 2019.

Que mediante oficio con radicación ANLA 2019144499-1-000 del 23 de septiembre de 2019, la Coordinadora de Gestión Ambiental y Control de Fauna de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, estando legitimada para ello, presentó ante esta Autoridad recurso de reposición en contra de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019.

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

Que esta Autoridad mediante Concepto Técnico 5711 del 2 de octubre de 2019, evaluó y analizó los argumentos técnicos presentados por la Aerocivil en el recurso de reposición, el cual sirve de fundamento al presente acto administrativo.

FUNDAMENTOS LEGALES

De la Competencia de esta Autoridad

Mediante Decreto-Ley 3573 de 27 de septiembre de 2011, el Gobierno Nacional, en uso de las facultades extraordinarias conferidas mediante la Ley 1444 de 2011, creó la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, como entidad encargada de que los proyectos, obras o actividades sujetos a licenciamiento, permiso o trámite ambiental cumplan con la normativa ambiental, de tal manera que contribuyan al desarrollo sostenible ambiental del País.

Mediante la Resolución 1690 del 6 de septiembre de 2018 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible se efectuó el nombramiento en el empleo de Director General de Unidad Administrativa Código 015, de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA, al doctor Rodrigo Suárez Castaño.

Por medio de la Resolución 728 del 3 de mayo de 2019, *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 corresponde al Despacho de la Dirección General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales la suscripción del presente acto administrativo.

Para el presente caso se tiene que la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019 objeto del presente recurso de reposición fue proferida por el Director General de esta Autoridad, razón por la cual es el funcionario competente para la suscripción del presente acto administrativo, en los términos del numeral 1 del artículo 74 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo CPACA - Ley 1437 de 2011.

Del recurso de reposición

De acuerdo con la legislación, el recurso de reposición constituye un instrumento legal mediante el cual la parte interesada tiene la oportunidad de ejercer el derecho de controvertir una decisión, para que la administración previa su evaluación, la confirme, aclare, modifique o revoque, previo el lleno de las exigencias legales establecidas para dicho efecto.

En dicho sentido, la finalidad esencial del recurso de reposición no es otra distinta que el funcionario de la administración que tomó una decisión administrativa tenga la oportunidad para que enmiende o corrija un error, o los posibles errores que se hayan podido presentar en el acto administrativo por él expedido, en ejercicio de sus funciones.

El procedimiento para la presentación y resolución de recursos contra los actos administrativos se encuentra reglado en el CPACA artículos 74 y siguientes, que particularmente respecto del recurso de reposición al tenor literal expresan:

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

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

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

A su vez, en lo relacionado a la interposición de recursos, se establece en su artículo 76 la oportunidad y presentación de esta manera:

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

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

Según lo anunciado anteriormente, se observa que respecto al recurso de reposición interpuesto por la Coordinadora de Gestión Ambiental y Control de Fauna de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, fue presentado el 27 de septiembre del año en curso ante el mismo funcionario que expidió el acto cuestionado, asimismo fue dentro del plazo establecido en la referida norma, en consideración a que la fecha de notificación por correo electrónico fue el 18 de septiembre de 2019.

Además del plazo para el ejercicio de los recursos, el precitado Código fija los requisitos que deben acompañar su interposición, como así se describen en el artículo 77:

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

Los recursos deberán reunir, además, los siguientes requisitos:

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

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

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

Según lo expuesto, el petitorio de impugnación presentado por la Coordinadora de Gestión Ambiental y Control de Fauna de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil mediante oficio con radicación ANLA 2019144499-1-000 del 23 de septiembre de 2019 cumple con las exigencias legales para su ejercicio, puesto que fue interpuesto dentro del término prescrito, así como por el interesado que en este caso fue través de apoderado debidamente constituido, y con la determinación de los argumentos que sustentan la oposición.

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

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

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

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

Es necesario mencionar que en toda actuación administrativa que se surta ante esta autoridad ambiental, debe respetarse el valor de los principios que orientan las relaciones entre el Estado y los particulares, así las cosas, el contenido y motivación del acto administrativo recurrido, atiende al principio de sujeción a la ley en desarrollo del principio de legalidad y en armonía con los fines del Estado Social de Derecho, la Ley 1437 de 2011 establece:

“Artículo 3o. Principios. *Todas las autoridades deberán interpretar y aplicar las disposiciones que regulan las actuaciones y procedimientos administrativos a la luz de los principios consagrados en la Constitución Política, en la Parte Primera de este Código y en las leyes especiales.*

1. *En virtud del principio del debido proceso, las actuaciones administrativas se adelantarán de conformidad con las normas de procedimiento y competencia establecidas en la Constitución y la ley, con plena garantía de los derechos de representación, defensa y contradicción.*

(...)

En virtud del principio de eficacia, las autoridades buscarán que los procedimientos logren su finalidad y, para el efecto, removerán de oficio los obstáculos puramente formales, evitarán decisiones inhibitorias, dilaciones o retardos y sanearán, de acuerdo con este Código las irregularidades procedimentales que se presenten, en procura de la efectividad del derecho material objeto de la actuación administrativa”.

CONSIDERACIONES TÉCNICAS DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES FRENTE AL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Frente a la evaluación técnica es necesario indicar que, en materia ambiental es un soporte y fundamento que debe acompañar las decisiones de la administración cuando los asuntos y la materia particularmente objeto de interposición de recursos, versa sobre temas que así lo exigen, por lo que en su solución debe tenerse en cuenta de ser necesario el concepto técnico que soporta la decisión.

En ese sentido, el Grupo Técnico de la Subdirección de Evaluación y Seguimiento de esta Autoridad, analizó los argumentos expuestos por el recurrente y adelantó una revisión documental al expediente LAM0209 y como resultado emitió el Concepto Técnico 5711 del 2 de octubre de 2019, en el cual se determinó lo siguiente:

(...)

3. ANÁLISIS DEL RECURSO DE REPOSICIÓN

De acuerdo con el oficio con radicación ANLA 2019144499-1-000 del 23 de septiembre de 2019, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil, presentó recurso de reposición contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, por medio de la cual se ajusta vía seguimiento el artículo primero de la Resolución 1034 de 2015, autorizando la ejecución del denominado “Plan Piloto”.

Teniendo en cuenta que contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, procede recurso de reposición tal como se establece en el Artículo Décimo Sexto de la misma, en el presente numeral se realiza el análisis y las consideraciones técnicas de la ANLA, en respuesta a los argumentos y peticiones presentados por la Aerocivil.

A continuación, se analizan cada uno de los numerales y artículos objeto del recurso.

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

3.1 Petición 1

En relación con la Petición 1, la Aerocivil manifiesta lo siguiente:

“(…) se solicita se modifique el artículo 2 en los siguientes términos

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 todo tipo de aeronaves
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, aeronaves para todo tipo de aeronave.	Decolajes en sentido Oriente – Occidente, para todo tipo de aeronave.
23:59 a 04:59	
Decolajes 100% sentido Oriente – Occidente, sin sobrevolar la ciudad. Aterrizajes 100% Occidente – Oriente.	Las operaciones de decolajes 100% sentido Oriente Occidente, sin sobrevolar la ciudad. Las operaciones de aterrizajes se realizarán (SIC) en un 100% Occidente – Oriente

(…)”

3.1.1 Argumentos de la Aerocivil.

(…)

1- En cuanto al artículo segundo “Tabla 12 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, para aeronaves capítulo 4 de ruido.	Decolajes en sentido Oriente – Occidente, para aeronaves capítulo 4 de ruido.

La operación aprobada mediante resolución 1842 del 2019, se tendrían que realizar tres (3) cambios de configuración, a las 22:00, a las 23:00 y a las 00:00. Cabe aclarar que los continuos cambios de configuración generan demoras a las aeronaves cuya operación coincide con el cambio de configuración, esto puede generar riesgos a la seguridad operacional por congestión y factores humanos (conciencia situacional), ya que puede traer consigo confusión en la actividad del controlador y generar eventos indeseados causados por un error humano.

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

También es importante mencionar que, El Dorado se lleva un aproximado de 80% de la participación total de carga a nivel nacional, adicional, la función social que cumplen las aeronaves cargueras es de importancia nacional, ya que su servicio es prestado en zonas vulnerables y remotas del país, es por esto que restringir la operación total de las aeronaves etapa 3 de ruido en los horarios de 22:00 y 04:59, en la implementación del plan piloto, teniendo en cuenta la temporalidad del mismo, puede llevar posibles trasgresiones de derechos fundamentales.

La Aeronáutica Civil consciente de la posible afectación generada por la operación de estas aeronaves a la comunidad del AI, presenta en la modificación de solicitud, una configuración operacional sostenible que permita mitigar los posibles efectos a la comunidad y garantizar la operación carguera según lo proyectado por la entidad en el plan estratégico aeronáutico 2030, es por ello que en los horarios 5:00 -5:59 y 22:00 -23:59 se permite la operación de estas aeronaves siempre y cuando no realicen procedimientos sobrevolando la ciudad de Bogotá.

(...).

3.1.2 Consideraciones de la ANLA sobre la petición 1

En relación con la petición 1 y de acuerdo con lo establecido en el Artículo Segundo de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019 que a la letra dice:

(...)

ARTÍCULO SEGUNDO. Autorizar el denominado “Plan Piloto” con el cumplimiento de las siguientes condiciones de temporalidad:

- Que cubra temporada alta y baja en relación con la operación aérea anual.
- 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.

Con la siguiente configuración operacional

Tabla 1 Configuración operacional autorizada en el marco de la ejecución del denominado “Plan Piloto”

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.

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

1. 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.
2. 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.
3. 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:

Tabla 2 Capacidad declarada (10:00 pm – 10:59 pm)

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

Tabla 3 Capacidad declarada (05:00 am – 5:59 am)

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

4. 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 alternativo 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.

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

5. 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.

6. 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.

(...)”

Esta Autoridad se permite efectuar las siguientes consideraciones:

1. De acuerdo con el propósito manifiesto de la ANLA en la página 22 de la precitada Resolución que consagra lo siguiente:

“(...) se considera pertinente que en aras de salvaguardar a las comunidades con la ejecución del denominado “Plan Piloto”, se haría necesario para el caso de las operaciones desde y hacia la ciudad de Bogotá, implementar dicho plan de forma gradual y solo para las aeronaves que cuenten con tecnología de punta para la reducción de niveles de ruido en operación (etapa 4) y no otorgar totalmente lo solicitado por la Autoridad Aeronáutica, consistente en operación de aeronaves capítulo 3 y 4 de ruido en dicho horario. (...)”

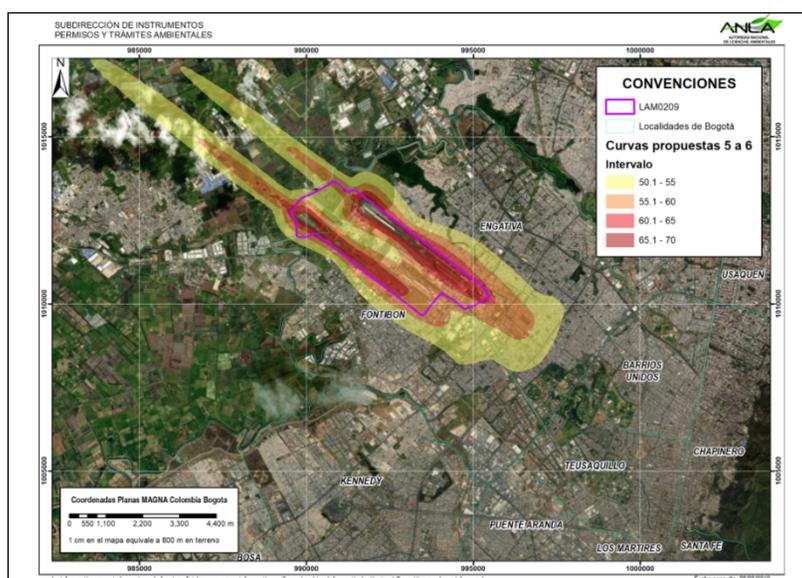
Esta Autoridad observa, que la configuración operacional presentada y las etapas de ruido solicitadas (aeronaves capítulo 4 de ruido) por la Aerocivil en su recurso, guardan relación con lo dispuesto por esta Autoridad en el Artículo Segundo de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, dado que se restringe la operación de las aeronaves capítulo 3 de ruido hacia la ciudad de Bogotá en los horarios de las 22:00 a las 23:59 y de las 5:00 a las 5:59; de igual manera y en lo que concierne al horario 23:59 a las 4:59 se solicita configuración operacional enfrentada que restringe las operaciones de cualquier aeronave sobre el Distrito Capital.

2. Respecto al área de influencia del municipio de Funza, esta Autoridad no puede desconocer que, esta es una zona rural con menor densidad poblacional en relación con la existente en la ciudad de Bogotá y que al observar las simulaciones presentadas por la Aerocivil mediante radicación ANLA 2019123000-1-000 del 21 de agosto de 2019, sobre la zona rural se proyectan como curvas de exposición sonora de mayor representatividad en la franja horaria solicitada, las de 50 dBA a 55 dBA y 55 dBA a 60 dBA, donde un gran porcentaje del territorio está destinado a la realización de actividades de producción y no con destinación residencial como se ilustra a continuación:

Tabla 4 LAeq estimado operación proyectada - 05:00 am – 5:59:00am

Operación proyectada – Escenario de máxima operación

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”



Fuente: radicados ANLA No. 2019123000-1-000 y 2019124364-1-000 del 21 y 23 de agosto de 2019 respectivamente. – Adaptado equipo ANLA

No obstante, la Aerocivil debe buscar las opciones más efectivas que conlleven a salvaguardar la tranquilidad de las comunidades que puedan residir en dichos sectores, principalmente durante sus periodos de descanso.

- En relación con la solicitud elevada ante esta Autoridad, es pertinente indicar que de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo Primero de la Resolución 1034 de 2015, en la actualidad el aeropuerto internacional El Dorado opera hacia la zona rural de Funza las 24 horas al día sin mayores restricciones; sin embargo, y teniendo presente que la configuración operacional solicitada por la Aerocivil permite una mayor eficiencia a la hora de gestionar el tránsito aéreo de la terminal aérea y que esto sumado al uso de aeronaves capítulo 3 de ruido, podría llegar a traducirse en molestia sobre las comunidades.

Ahora, también es cierto que la ANLA comprende la necesidad de mantener la operación de las Aeronaves capítulo 3 de ruido, dada la función social que cumplen a nivel nacional, prestando sus servicios hacia zonas vulnerables y remotas del país tal y como lo expone la Autoridad Aeronáutica; no obstante se considera necesario balancear los niveles de ruido asociados a las operaciones aéreas en función de la eficiencia con la gestión del tránsito aéreo y los capítulos de ruido de las aeronaves; es decir, que teniendo en cuenta que la configuración operacional propuesta mejora las condiciones operacionales del aeropuerto internacional El Dorado, reduciendo tiempos de espera, demoras en tierra y la posible cancelación de vuelos y en consecuencia, el aumento de la frecuencia de operaciones de aterrizaje y despegue, se debe desincentivar el uso de aeronaves capítulo 3 de ruido introduciendo restricciones de forma gradual a las operaciones realizadas con dichas tecnologías.

En consecuencia y pese a la solicitud de la Aerocivil en su recurso de reposición, consistente en permitir la operación de aeronaves etapa 3 en las dos pistas desde y hacia el municipio de Funza, en la franja horaria comprendida entre las 22:00 y las 5:59, entendiéndose de que la pista sur es la más cercana al casco urbano de Funza y que en la actualidad presenta las mayores restricciones operativas de acuerdo con lo establecido en el Artículo Primero de la Resolución 1034 de 2015, solo se autorizarán operaciones para aeronaves capítulo 3 de ruido por la pista norte desde y hacia el municipio de Funza en el horario de las 22:00 a las 05:59. Es importante indicar que con dicha restricción se busca reducir de forma significativa la población expuesta a las operaciones realizadas con las aeronaves capítulo 3 de ruido durante el periodo nocturno, reconocidas por las comunidades como las más ruidosas y cuya molestia ha sido manifestada en sus solicitudes a esta Autoridad.

Adicionalmente y teniendo en cuenta lo dispuesto por esta Autoridad en el numeral 3 del Artículo Segundo del acto administrativo recurrido que a la letra dice:

“(…)

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

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 ante la necesidad manifiesta de la Autoridad Aeronáutica de operar con aeronaves capítulo 3 de ruido hacia el municipio de Funza, esta Autoridad considera necesario requerir a la Aerocivil que 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, reduzca el uso de aeronaves etapa 3 de ruido a medida que incrementa gradualmente las operaciones con aeronaves capítulo 4 de ruido a fin de balancear los niveles de ruido sobre dicha pista.

Ahora bien, en lo que respecta a los argumentos presentados por la Aerocivil en su recurso, sobre la franja horaria de las 22:00 a las 23:59 relacionados con que:

“(...) La operación aprobada mediante resolución 1842 del 2019, se tendrían que realizar tres (3) cambios de configuración, a las 22:00, a las 23:00 y a las 00:00. Cabe aclarar que los continuos cambios de configuración generan demoras a las aeronaves cuya operación coincide con el cambio de configuración, esto puede generar riesgos a la seguridad operacional por congestión y factores humanos (conciencia situacional), ya que puede traer consigo confusión en la actividad del controlador y generar eventos indeseados causados por un error humano. (...)”.

Como se observa el sustento presentado por la Aerocivil, se basa fundamentalmente en temas de seguridad operacional, indicando que el esquema de los cambios autorizados en la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019 podría generar errores humanos y confusiones en la actividad del control de las operaciones aéreas, al agregar un factor adicional dentro de la conciencia situacional del controlador aéreo, lo cual se traduce en aumentos en su nivel de estrés para la toma de decisiones durante la ejecución de su labor. Así mismo la Autoridad Aeronáutica manifiesta que una configuración operacional distinta hora a hora en la franja horaria de las 22:00 a las 23:59 no sería eficiente y desvirtuaría una de las motivaciones principales sobre las cuales se diseñó el denominado “Plan Piloto”, relacionada con lograr una mayor eficiencia en la gestión del tránsito aéreo, en tanto que de mantenerse como se autorizó en la precitada Resolución, se generarían demoras en la operación por los constantes cambios en la configuración operacional y adicionalmente se incrementarían los riesgos en la seguridad de pasajeros y terceros en tierra.

Es importante mencionar que, en la tabla que se muestra más adelante se establece la configuración operacional del plan piloto solicitado por la Aerocivil, con restricciones operativas a las aeronaves capítulo 3 de ruido impuestas por esta Autoridad, pero también se incluye la configuración operacional para las franjas horarias de 6:00 a 21:59 y de 00:00 a 4:59 establecidas en la Resolución 1034 de 2015 donde la última también es objeto de restricción por tipo de aeronaves, como se ilustra a continuación:

- Configuración operacional plan piloto

De 5:00 a 5:59 se autorizaron por la pista norte (13L-31R), aterrizajes sentido occidente – oriente, para todo tipo de aeronaves y decolajes occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido. Por la pista sur (13R-31L) aterrizajes sentido occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido y decolajes occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.

De igual manera para la franja horaria de las 22:00 a las 23:59, se autorizó por la pista norte (13L-31R), la configuración operacional consistente en aterrizajes en sentido oriente – occidente sobrevolando la ciudad para aeronaves capítulo 4 de ruido y decolajes en sentido oriente – occidente, para todo tipo de aeronave. Para la pista sur (13R-31L) aterrizajes en sentido oriente – occidente sobrevolando la ciudad para aeronaves capítulo 4 de ruido y decolajes en sentido oriente – occidente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.

- Configuración operacional Resolución 1034 de 2015:

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

Para la franja horaria de 6:00 a 21:59, la configuración operacional es la misma a la establecida en la Resolución 1034 de 2015.

Para la franja horaria de 00:00 a 4:59, la configuración operacional también es la misma a la establecida en la Resolución 1034 de 2015, solo que tiene restricciones a las operaciones con aeronaves capítulo 3 de ruido por la pista sur.

Lo anterior, para dar claridad y seguridad jurídica a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil a la hora de efectuar la implementación del mencionado plan. Es decir, que esta Autoridad no está adicionando ningún ajuste distinto a lo solicitado por la Aerocivil. Por otro lado, se aclara que durante la ejecución del denominado plan piloto la configuración operacional del aeropuerto El Dorado que estará vigente es la establecida en el presente acto administrativo.

Ahora bien, esta Autoridad reitera la importancia de obtener información de campo que valide y reduzca el grado de incertidumbre de los resultados de las modelaciones presentadas frente a la intención manifiesta de la Aerocivil, teniendo en cuenta sus argumentos presentados en términos de seguridad operacional y lo manifestado por la ANLA mediante comunicación No. 2019060633-2-000 – del 10 de mayo de 2019 referente a la ejecución del denominado Plan Piloto, con el que esta autoridad pueda tomar decisiones basadas en escenarios reales, en caso de que la Aerocivil decida solicitar la modificación de la licencia Ambiental del proyecto, se considera procedente autorizar la configuración operacional en la franja horaria de las 22:00 a las 23:59 durante la ejecución del Plan Piloto, presentada a continuación:

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. Aterrizajes 100% Occidente – Oriente.	Decolajes 100% sentido Oriente – Occidente, sin sobrevolar la ciudad. Aterrizajes 100% Occidente – Oriente.
Para todo tipo de aeronaves	Solo para aeronaves capítulo 4 en ruido.

1. Nota 1: 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:

Tabla 5 Capacidad declarada (10:00 pm – 10:59 pm)

	<u>Configuración de pista</u>	<u>Cantidad de operaciones</u> <u>Horas (10:00 pm – 10:59 pm)</u>
-		
<u>Aterrizaje</u>	<u>13L</u>	<u>0</u>
	<u>13R</u>	<u>0</u>

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

	<u>31L</u>	<u>17</u>
	<u>31R</u>	<u>17</u>
	<u>Total</u>	<u>34</u>
<u>Decolaje</u>	<u>13L</u>	<u>0</u>
	<u>13R</u>	<u>0</u>
	<u>31L</u>	<u>20</u>
	<u>31R</u>	<u>20</u>
	<u>Total</u>	<u>40</u>
<u>Total</u>		<u>74</u>

Tabla 6 Capacidad declarada (05:00 am – 5:59 am)

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

Y 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 las 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.

2. 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 alternativo 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.

3.2 Petición 2

En relación con la Petición 2, la Aerocivil manifiesta lo siguiente:

“(…) Se modifique la nota 5 en cuanto al plazo de información de las operaciones realizadas diferentes a las autorizadas, quedando de la siguiente manera:

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 5 días después de sucedido el evento (…)

3.2.1 Argumentos de la Aerocivil

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

“(…)

2. En cuanto al artículo segundo “condiciones de temporalidad”

(…) Numeral 5: 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 (…)

Para realizar el reporte de un evento fuera de lo regulado por la ANLA se requiere realizar un procedimiento en el cual hacen parte personal de (SIC) las siguientes dependencias: Secretaría de Seguridad Aérea, torre de control y Dirección de Servicios Aeroportuarios, lo cual implica que la estandarización de la información entre las anteriores dependencias requiere de un plazo mínimo de cinco (5) días hábiles, como esta (SIC) actualmente estipulado en la Resolución 1034 del 2015.

(…)”.

3.2.2 Consideraciones de la ANLA sobre sobre la petición 2

En relación con la petición 2, que a la letra dice (página 24 de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019):

“(…)

En lo que respecta a las notas 2 y 3, las mismas advierten la necesidad de operar en casos excepcionales; en lo que esta Autoridad coincide y además así está estipulado en el Artículo Primero de la Resolución 1034 de 2015, no obstante lo anterior, las temporalidades de reporte de dichos eventos se duplican de 5 a 10 días, ante lo cual la ANLA considera que dicha propuesta no es viable, en tanto que la ejecución del denominado “Plan Piloto” requiere de un seguimiento a la operación diario y más ante eventualidades que pudieran presentarse y de estas pudieran derivarse impactos no dimensionados.

Por lo anterior el informe sobre cualquier eventualidad debe presentarse en el lapso de las 24 horas posteriores al evento.

(…)”

En tal sentido, esta Autoridad llama la atención sobre el hecho de que las eventualidades o casos excepcionales que pudieran presentarse durante la ejecución del plan piloto, pueden llegar a generar impactos no dimensionados y deben ser informados y justificados a la ANLA a la mayor brevedad posible, por lo que los protocolos de manejo de la información y la justificación de la misma debe ser una prioridad para la Aeronáutica Civil en general y no solamente para el Grupo de Gestión Ambiental y Control Fauna; así las cosas y teniendo en cuenta que se está hablando de eventos especiales cuya posibilidad de ocurrencia es baja y que por tanto no se requiere del manejo de grandes volúmenes de información y, teniendo en cuenta los argumentos presentados por la Autoridad Aeronáutica y, el hecho de que dicha información requiere de tramitología interna entre dependencias, esta Autoridad considera pertinente modificar el numeral 5 del Artículo Segundo de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019 de la siguiente manera:

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.

3.3 Petición 3

En relación con la Petición 3, la Aerocivil manifiesta lo siguiente:

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

“(…) solicita que se modifique dicho numeral, en el sentido, que en los 3 días hábiles otorgados, se contemple únicamente la primera atención al peticionario, en la cual se le indicará el o los procedimiento (s) a seguir y se fija fecha para las respectiva visita, de la cual, posteriormente una vez llevada acabo (SIC) la evaluación técnica de la denuncia ambiental y/o PQRS, la Aeronáutica Civil le brindará respuesta definitiva dentro de los términos que otorga la Ley 1437 del 2011, modificada por la Ley 1755 del 2015, que establece los tiempos de respuesta para las peticiones, quejas y reclamos. Con lo anterior se garantizará la calidad, eficiencia y buenos resultados del modelo de atención al peticionario, en le (Sic) marco de lo dispuesto por la ley. (…)”

3.3.1 Argumentos de la Aerocivil

“(…)

3-. En cuanto al artículo tercero:

“ARTÍCULO TERCERO. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, previo inicio del “Plan Piloto” deberá ejecutar las siguientes actividades (…)

Numeral 2: (…) 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 (…)”

La Aeronáutica Civil considera que, el tiempo estimado para la atención las denuncias ambientales y PQRS no permiten desarrollar el modelo de atención de quejas aplicado por esta entidad, el cual contempla las siguientes actividades:

- Primera atención: Contacto inicial con el peticionario, el cual permita organizar día, fecha y hora de la atención personalizada y realizar una evaluación primaria para la ampliación de los detalles de la queja.
- Visita: En caso a que a ello haya lugar, se complementa la queja escrita con las solicitudes adicionales o clarificaciones del peticionario, se alimenta el acta de visita con información correspondiente a ubicación, día y hora del suceso y verificación de quejas reincidentes.
- Con la queja complementada, el equipo técnico evalúa la conveniencia de instalar una estación (sonómetro) de quejas y se analiza las trazas de operaciones y ruido.
- Si es conveniente y posible, se instala estación de medición de ruido durante una semana.
- Se estructura la respuesta con la información técnica recolectada, el cual contiene análisis específico para la vivienda del peticionario.
- Se produce el documento final de respuesta y se envía.
- Se agenda y realiza una nueva visita, dónde se explica el reporte y se complementa la información contenida allí.

Este modelo ha generado resultados muy positivos, permitiendo la disminución sostenible del número de segundas quejas presentadas, y además de mejorar las relaciones con nuestras comunidades, lo que significa que el modelo es sostenible. Por esta razón, un tiempo de respuesta de tres (3) días hace imposible utilizar todas las etapas, actividades y procedimientos de modelo, lo que conlleva a que se deteriore notablemente la calidad de la atención de las personas.

(…)”

3.3.2 Consideraciones de la ANLA sobre la petición 3:

En relación con la petición 3 realizada por la Aerocivil, teniendo en cuenta el modelo de atención de quejas expuesto por la Aerocivil, en el cual plantea un esquema del protocolo de atención y respuesta a las quejas

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

presentadas por la comunidad, esta Autoridad considera pertinente aclarar el numeral 2 del Artículo Tercero que a la letra dice:

“(…)

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

(…)”

El artículo 13 de la Ley 1437 de 2011, establece los términos para resolver las distintas modalidades de peticiones, así:

“Salvo norma legal especial y so pena de sanción disciplinaria, toda petición deberá resolverse dentro de los quince (15) días siguientes a su recepción. Estará sometida a término especial la resolución de las siguientes peticiones:

1. Las peticiones de documentos y de información deberán resolverse dentro de los diez (10) días siguientes a su recepción. Si en ese lapso no se ha dado respuesta al peticionario, se entenderá, para todos los efectos legales, que la respectiva solicitud ha sido aceptada y, por consiguiente, la administración ya no podrá negar la entrega de dichos documentos al peticionario, y como consecuencia las copias se entregarán dentro de los tres (3) días siguientes.

2. Las peticiones mediante las cuales se eleva una consulta a las autoridades en relación con las materias a su cargo deberán resolverse dentro de los treinta (30) días siguientes a su recepción.”

En ese sentido, y teniendo en cuenta la temporalidad del “Plan Piloto”, la Aerocivil deberá garantizar que las respuestas a las denuncias ambientales sean en el menor tiempo posible.

Ahora bien, teniendo en cuenta el sustento que presenta la Aerocivil en relación con el tiempo máximo de atención a las denuncias ambientales, esto es, dentro de los tres días hábiles siguientes a su recepción, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales considera que debe aclarar la presente obligación, toda vez que la misma se impuso para garantizar una atención en el menor tiempo posible, pero no se impuso con la finalidad de que la denuncia fuera resuelta en dicho plazo.

Así las cosas, esta Autoridad accederá a la petición de la Aerocivil en el sentido de aclarar la obligación en mención, la cual quedará de la siguiente manera:

Diseñar un protocolo que incluya el mecanismo de recepción y atención prioritaria de denuncias ambientales y PQRS, relacionadas con la implementación del “Plan Piloto” con el cual se garantice que cada denuncia ambiental y PQRS sea enviada a la ANLA mediante los canales de comunicación que esta Autoridad defina y estime (incluido un canal de comunicación nuevo que implemente la ANLA, durante la vigencia del Plan Piloto). Así mismo la Aerocivil deberá socializar su contenido y su forma de operación, caso en el cual la Autoridad determinará si participa o no en estas sesiones de socialización. Ahora, frente al tiempo para generar el contacto inicial con el peticionario para la respuesta a su solicitud, no podrá exceder tres (3) días hábiles. Finalmente, 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.

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

3.4 Petición 4

En relación con la Petición 4, la Aerocivil manifiesta lo siguiente:

“(...) Se modifique dicho numeral, en el sentido de suprimir expresamente la obligación de entregar folletos a las administraciones de los conjuntos residenciales del AI y en su lugar, se tenga como tal, la entrega focalizada y concentrada de dichos instructivos, que se realizarán en las diferentes reuniones previas celebradas con las juntas de acción comunal, a que hace referencia en el numeral 1, ibíd., y producto de los recorridos por los diferentes barrios del AI en compañía del punto focal de la JAC, con el objeto de verificar la entrega efectiva de los folletos a sus comunidades, y adicionalmente, realizar los comunicados de prensa difundiéndolos en los diferentes medios de comunicación nacional y distrital, con la misma información contenida en el folleto. Acciones más que pertinentes para garantizar la divulgación de la información. (...)”

3.4.1 Argumentos de la Aerocivil

“(...)”

Numeral 4 (...) así como la entrega a las administraciones de los conjuntos residenciales pertenecientes al AI, de folletos explicativos del ajuste a la medida de manejo de ruido indicando su temporalidad (...)

Se considera por la Aeronáutica Civil que la entrega de los folletos a todas las administraciones de conjuntos residenciales del AI, es un proceso ambiguo o difuso, que no contribuye con la divulgación eficiente a las comunidades, a través de sus órganos o instancias de representación legítima, como son las Juntas de Acción Comunal – JAC (quienes valga decir, además representan a los residentes de las propiedades horizontales o conjuntos residenciales). Por lo cual, más bien, resulta aconsejable concentrar y fortalecer todos los esfuerzos y de forma más eficiente y con celeridad, desarrollara la información a través de los puntos focales de las Juntas de Acción Comunal, quienes finalmente representan a las comunidades existentes en AI.

En este sentido, también se cumple con los principios de eficiencia, celeridad y economía, establecidos en el artículo 3 de la Ley 1437 de 2011, que advierten que las autoridades deberán proceder con austeridad y eficiencia, optimizar el uso del tiempo y de los demás recursos, procurando el más alto nivel de calidad en sus actuaciones y la protección de los derechos de las personas.

“(...)”

3.4.2 Consideraciones de la ANLA sobre el requerimiento 4

En relación con esta petición, esta Autoridad se permite realizar algunas aclaraciones respecto a sus motivaciones para imponer la obligación consistente en:

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

Cabe indicar que lo que se busca, es garantizar que la información sobre la ejecución del Plan Piloto llegue al mayor número de personas posible, ante lo cual ve en las administraciones de los conjuntos residenciales ubicados en el área de influencia del aeropuerto internacional El Dorado, un canal importante de transferencia

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

de información, en tanto que las mismas cuentan con bases de datos de los correos electrónicos de los residentes y las carteleras o avisos de información general, que permiten a propietarios y arrendatarios acceder de forma fácil a la información, descentralizando el contacto con la población que puede brindar una JAC; pues si bien es cierto son representantes legítimos elegidos por las comunidades, no es menos cierto que el ejercicio de sus funciones no es garantía de una máxima transmisión de la información.

De igual manera se aclara que los folletos a los cuales se hace referencia, es uno por conjunto residencial, que como se mencionó anteriormente, puede ser enviado por medios electrónicos y/o publicados en las carteleras de información de cada uno de los conjuntos. Así las cosas, esta Autoridad considera pertinente aclarar el requerimiento en el siguiente sentido:

- 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.

3.5 Petición 5

En relación con la Petición 5, la Aerocivil manifiesta lo siguiente: ...

“Se modifique dicho numeral, en referencia a la obligación de entregar un cronograma para la implementación de una plataforma web, en el sentido de tener como tal, la creación de una carpeta de quejas por ruido -plan piloto- con acceso público al usuario ANLA en el servidor del SVCA.”

3.5.1 Argumentos de la Aerocivil

(...)

Numeral 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 (...)

La implementación de una plataforma web no resulta el proceso más eficiente para que desde la ANLA se conozcan las quejas de ruido, ya que la información de la red de monitoreo de ruido y de operaciones en tiempo real es de acceso público para el usuario ANLA, y en el servidor del SVCA, (con acceso al usuario ANLA), se creará una carpeta de quejas priorizadas por plan piloto, la cual contendrá desde la queja allegada hasta la respuesta final de la misma.

- *En este contexto, creemos con sinceridad que se da cumplimiento con la finalidad de lo exigido y de paso, se cumple con los principios de eficiencia, celeridad y economía, establecidos en el artículo 3 de la Ley 1437 de 2011, que advierten que las autoridades deberán proceder con austeridad y eficiencia, optimizar el uso del tiempo y de los demás recursos, procurando el más alto nivel de calidad en sus actuaciones y la protección de los derechos de las personas.*

(...)”

3.5.2 Consideraciones de la ANLA sobre el requerimiento 5

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

En relación con la petición 5, esta Autoridad se permite aclarar lo expresado en la página 27 de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019 que a la letra dice:

*“(…) deberá presentar un 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, **cuyo objeto será brindar herramientas a las comunidades para que presenten sus denuncias con mayor precisión sobre los eventos que les generan molestia y fortalecer las actividades de seguimiento por parte de esta Autoridad, dicha plataforma deberá estar articulada con la plataforma de recepción de Denuncias de la ANLA.** (…)”*

Teniendo en cuenta la intención manifiesta de la Aerocivil de surtir el proceso de modificación de la medida de manejo de ruido de manera definitiva, esta Autoridad considera importante en el marco de la ejecución del denominado “Plan Piloto”, requerir a la Autoridad Aeronáutica que presente un cronograma de implementación de una plataforma web de acceso 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, de tal manera que se inicien todas las gestiones que permitan robustecer las herramientas de información a las comunidades relacionadas con las operaciones del aeropuerto El Dorado y sus niveles de ruido, y de esta forma fortalecer las actividades de seguimiento y control ambiental de esta Autoridad; lo anterior partiendo de la necesidad de que las denuncias ambientales presentadas por las comunidades del AI, sean cada vez más detalladas y puntuales a fin de establecer con mayor exactitud las operaciones, aerolíneas operadoras y franjas horarias en las cuales se presentan las molestias por ruido, información que permitirá diseñar planes de gestión para la mitigación de los impactos por ruido a futuro.

De igual manera y teniendo en cuenta lo planteado por la Aerocivil en la presente solicitud, esta Autoridad considera pertinente aclarar el numeral 12 del Artículo Tercero el cual quedará de la siguiente manera:

- La Aerocivil deberá crear una carpeta de quejas por ruido -plan piloto- con acceso público al usuario ANLA en el servidor del SVCA y entregar un cronograma de implementación de una plataforma web de acceso 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.

3.6 Petición 6

En relación con la Petición 6, la Aerocivil manifiesta lo siguiente:

“(…) Se modifique el artículo quinto en cuanto a requerir asignar personal operador Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aeronáutica Civil con dedicación exclusiva 24/7, para trabajo con esa Autoridad, en su lugar, se tenga como tal, que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, durante el desarrollo del denominado “Plan Piloto”, deberá asignar personal operador Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aeronáutica Civil con dedicación 100 % para la atención de requerimientos técnicos y sociales que haya lugar.(…)”

3.6.1 Argumentos de la Aerocivil

“(…)”

En cuanto al artículo quinto.

(…)ARTÍCULO QUINTO. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, durante el desarrollo del denominado “Plan Piloto”, deberá asignar personal operador Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aeronáutica Civil con dedicación exclusiva 24/7, para trabajo con esta Autoridad (…)

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

Al respecto, disponer desde la Aeronáutica Civil un personal con dedicación exclusiva 24/7 y por la inmediatez de la aplicación de la medida en el marco de la ejecución del “plan piloto”, impacta a la entidad, en tanto, implicaría de manera inmediata la contratación de personal especializado, como entidad pública, sometida al régimen de la Ley 80 de 1993 y sus reglamentarios, no es eficiente este tipo de acciones para el tiempo de la implementación del plan piloto. Atendiendo su solicitud, esta entidad garantiza la respuesta y acciones inmediatas del personal del SVCA en un 100%, ante cualquier solicitud tanto técnica como social que se presente durante la ejecución.

En este contexto, creemos con sinceridad que se da cumplimiento con la finalidad de lo exigido y de paso, se cumple con los principios de eficiencia, celeridad y economía, establecidos en el artículo 3 de la Ley 1437 de 2011, que advierten que las autoridades deberán proceder con austeridad y eficiencia, optimizar el uso del tiempo y de los demás recursos, procurando el más alto nivel de calidad en sus actuaciones y la protección de los derechos de las personas

(..)”

3.6.2 Consideraciones de la ANLA sobre el requerimiento 6

En relación con la petición 6, y teniendo en cuenta que la Autoridad Aeronáutica manifiesta que la “...**entidad garantiza la respuesta y acciones inmediatas del personal del SVCA en un 100%, ante cualquier solicitud tanto técnica como social que se presente durante la ejecución**”, esta Autoridad reitera que tal y como lo manifestó la ANLA en la página 32 de acto administrativo recurrido que establece: “*dado el rigor técnico que se requiere para la implementación del denominado “Plan Piloto”, la cuantificación de los posibles cambios en los ambientes sonoros de las comunidades y su percepción de molestia frente a las emisiones de ruido generadas con la configuración operacional propuesta*”, es necesario asignar personal operador para el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aeronáutica Civil con dedicación 100 % para la atención de requerimientos técnicos y sociales que haya lugar, no solamente en horarios de oficina, pues de acuerdo con el desarrollo del Plan Piloto, se puede requerir el acompañamiento del personal fines de semana, días festivos, en horario nocturno o de madrugada. Por lo que esta Autoridad considera necesario aclarar el requerimiento en el siguiente sentido:

- La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, durante el desarrollo del denominado “Plan Piloto”, deberá asignar personal operador del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aeronáutica Civil con disponibilidad de manera permanente para la atención de requerimientos técnicos y sociales a que haya lugar.

3.7 Petición 7

En cuanto al artículo 8, la Aerocivil solicita lo siguiente:

“(...) Se modifique dicho artículo para que quede como sigue a continuación:

(...) Incrementos en los niveles de ruido LAeq, T (ISO-1996) en las franjas horarias objeto de intervención, respecto a los niveles de ruido presentados en la modelación para la solicitud del plan piloto en esos mismos horarios

(..)”

3.7.1 Argumentos de la Aerocivil

“(...

4-. En cuanto al artículo octavo.

Artículo 8 (...) se incremente el número de denuncias ambientales presentadas por la comunidad, respecto a la tendencia histórica de los últimos dos años (...)

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

Se considera de forma objetiva por parte de la Aerocivil que la evaluación del plan piloto se debe realizar con los resultados de las modelaciones y con los datos obtenidos durante los monitoreos realizados en la ejecución del mismo. En tanto, corresponden a las fuentes que históricamente probadas y que actualmente corresponden a los mecanismos que en el marco del licenciamiento ambiental ofrecen la alternativa a los monitoreos.

(...)

3.7.2 Consideraciones de la ANLA sobre la petición 7

En relación con la petición 7, llama la atención que el argumento de la Autoridad Aeronáutica para desvirtuar el número de denuncias ambientales como factor objetivo de evaluación de la evolución del Plan Piloto sea el siguiente:

“(...) Se considera de forma objetiva por parte de la Aerocivil que la evaluación del plan piloto se debe realizar con los resultados de las modelaciones y con los datos obtenidos durante los monitoreos realizados en la ejecución del mismo. En tanto, corresponden a las fuentes que históricamente probadas y que actualmente corresponden a los mecanismos que en el marco del licenciamiento ambiental ofrecen la alternativa a los monitoreos (...)” (Negrita fuera de texto original).

En primera instancia es necesario aclarar que los modelos predictivos, permiten estimar y reconocer posibles impactos en un área definida, bajo unos criterios específicos, que para este caso son las curvas de ruido para las franjas horarias objeto de ajuste; no obstante dichos escenarios, son descriptores de niveles de exposición sonora asociados a un grupo de personas dentro de una curva de ruido, más no son representativos de los efectos extra – auditivos que pudieran presentarse en relación con el uso de un tipo de aeronaves en específico, el momento del día en que se llevan a cabo las operaciones aéreas así como la trayectoria y procedimiento operacional de la misma; al respecto es menester recordar a la Autoridad Aeronáutica, que es la propia Organización de Aviación Civil Internacional en el Doc 9829. “Orientación sobre el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves”, quien expone 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).

Cabe señalar que de los párrafos previos se deduce que las modelaciones no son la única fuente para determinar impactos por ruido en inmediaciones de los aeropuertos, y que en cambio las modelaciones son una herramienta que presta una asistencia importante durante el proceso de evaluación de ruido en aeropuertos, dado que existen otros factores que pueden describir áreas impactadas. Un claro ejemplo de esto es el análisis de la implementación de los procedimientos PBN, los cuales desde su aplicación han generado alertas en las comunidades fuera del AI definida para la terminal aérea, llegando incluso a recibir quejas de la localidad de

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

Suba, la cual no se encuentra dentro del área de influencia definida por la curva de 65 Ldn y dichas quejas han estado asociadas a zonas que se encuentran cercanas a las trayectorias aéreas de las aeronaves; dicho fenómeno es reconocido por la OACI en el numeral 4.3.2 del Doc 10031: Guía de evaluación ambiental de los cambios operacionales propuestos para la gestión del tránsito aéreo, página 40 el cual entre otros aspectos expone lo siguiente:

“(…) También puede ocurrir que los impactos del ruido se trasladen de un área a otra. Por ejemplo, los procedimientos para reducir el ruido en zonas cercanas pueden producir un aumento del ruido en zonas más alejadas, y viceversa. (...)”

En tal sentido y siguiendo los principios de aplicación del enfoque equilibrado que se describen según la OACI, como:

*“El proceso para aplicar el Enfoque equilibrado consistiría ordinariamente en una evaluación de la situación del ruido en un aeropuerto particular, la definición del objetivo, el recurso a consultas, la identificación de medidas disponibles para reducir el impacto del ruido, la evaluación de los costos y beneficios probables de las diversas medidas disponibles a fin de determinar la relación de costo a eficacia de las medidas, la selección de las medidas, la notificación adecuada al público acerca de las medidas previstas, la aplicación de las medidas **y la previsión de una solución de controversias de la que dispongan los interesados directos.**” (Negrita y subrayado fuera de texto original).*

Es necesario involucrar las denuncias ambientales de las comunidades dentro del proceso de evaluación para la toma de decisiones que podrían afectarlas o no con la implementación del denominado “Plan Piloto”, no obstante, esta Autoridad aclara que teniendo en cuenta que la molestia por ruido tiene un importante componente de subjetividad que puede estar asociado a muchos factores, en el numeral 3 del Artículo Tercero del acto administrativo recurrido, esta Autoridad dispuso lo siguiente:

*“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.” (Negrita y subrayado fuera de texto original).*

Finalmente y en lo que respecta a las modelaciones presentadas por la Aerocivil, tal y como se expuso en el precitado acto administrativo, son estimaciones de niveles de exposición sonora para escenarios de mayor impacto, lo cual no guarda relación con lo solicitado por la ANLA en el precitado acto administrativo, en el sentido de incrementar gradualmente las operaciones aéreas durante la ejecución del “Plan Piloto”, figura bajo la cual se evaluará la evolución de los niveles de ruido en las zonas de interés y el comportamiento de las comunidades.

Así las cosas y teniendo en cuenta los argumentos presentados por la Aerocivil en la presente solicitud, se considera pertinente aclarar el Artículo Octavo de la siguiente manera:

- Esta Autoridad se reserva el derecho de revocar, suspender y/o modificar la autorización para la ejecución de la prueba piloto, en el caso de que al evaluar el panorama técnico y social se observen cambios en los niveles de ruido ambiental promedio asociados a la operación aérea y se incremente el número de denuncias ambientales presentadas por la comunidad respecto a la tendencia histórica de los últimos dos años; cuya justificación este fundamentada en información técnica que avale la magnitud del impacto referido, para lo cual tendrá en cuenta lo siguiente:
 - Información histórica de quejas de ruido y las denuncias ambientales que se presenten mensualmente en el marco de la ejecución del denominado “Plan Piloto”.

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

- Información de niveles de ruido de Fondo históricos vs los reportados en las franjas horarias objeto de intervención.
- Incrementos en los niveles de ruido LAeq, T (ISO-1996) en las franjas horarias objeto de intervención, respecto a los niveles de ruido históricos en esos mismos horarios.
- Tendencia de los niveles de ruido LAeq, T (ISO-1996) históricos por estación en condiciones de operación vs los reportados en las franjas horarias objeto de intervención durante la ejecución del “Plan Piloto”.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

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:

“ARTÍCULO SEGUNDO. Esta Autoridad considera procedente autorizar el denominado “Plan Piloto” con el cumplimiento de las siguientes condiciones de temporalidad:

- 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.

Con la siguiente configuración operacional:

Tabla 7 Configuración operacional autorizada en el marco de la ejecución del denominado “Plan Piloto”

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. Aterrizajes 100% Occidente – Oriente.	Decolajes 100% sentido Oriente – Occidente, sin sobrevolar la ciudad. Aterrizajes 100% Occidente – Oriente.

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

PISTA NORTE (13L-31R)	PISTA SUR (13R-31L)
Para todo tipo de aeronaves	Solo para aeronaves capítulo 4 en ruido.

1. 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:

Tabla 8 Capacidad declarada (10:00 pm – 10:59 pm)

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

Tabla 9 Capacidad declarada (05:00 am – 5:59 am)

-	<u>Configuración de pista</u>	<u>Cantidad de operaciones 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 las 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.

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

2. *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.*
3. *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.*
4. *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.*

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:

“ARTÍCULO TERCERO. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, previo inicio del “Plan Piloto” deberá ejecutar las siguientes actividades:

(...)

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 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.*

(...)

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.*

(...)

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre 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.

ARTÍCULO TERCERO. Reponer, en el sentido de aclarar el artículo quinto 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:

“ARTÍCULO QUINTO. La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, durante el desarrollo del denominado “Plan Piloto”, deberá asignar personal operador del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aeronáutica Civil con disponibilidad de manera permanente para la atención de requerimientos técnicos y sociales a que haya lugar.”

ARTÍCULO CUARTO. Reponer, en el sentido de aclarar el artículo octavo 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:

“ARTÍCULO OCTAVO. Esta Autoridad se reserva el derecho de revocar, suspender y/o modificar la autorización para la ejecución de la prueba piloto, en el caso de que al evaluar el panorama técnico y social se observen cambios en los niveles de ruido ambiental promedio asociados a la operación aérea y se incremente el número de denuncias ambientales presentadas por la comunidad respecto a la tendencia histórica de los últimos dos años; cuya justificación este fundamentada en información técnica que avale la magnitud del impacto referido, para lo cual tendrá en cuenta lo siguiente:

- Información histórica de quejas de ruido y las denuncias ambientales que se presenten mensualmente en el marco de la ejecución del denominado “Plan Piloto”.
- Información de niveles de ruido de Fondo históricos vs los reportados en las franjas horarias objeto de intervención.
- Incrementos en los niveles de ruido LAeq, T (ISO-1996) en las franjas horarias objeto de intervención, respecto a los niveles de ruido históricos en eso mismos horarios.
- Tendencia de los niveles de ruido LAeq, T (ISO-1996) históricos por estación en condiciones de operación vs los reportados en las franjas horarias objeto de intervención durante la ejecución del “Plan Piloto”.

ARTÍCULO QUINTO. Los demás términos, condiciones y obligaciones establecidas en la Resolución 1842 del del 16 de septiembre de 2019, que no fueron objeto de modificación, continúan vigentes y son de obligatorio cumplimiento.

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

ARTÍCULO SÉPTIMO. Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, comunicar el presente acto administrativo a la Alcaldía de Bogotá D.C., a la Alcaldía de Funza, y a la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios.

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019”

ARTÍCULO OCTAVO. Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, ordenar la publicación de la presente Resolución en la Gaceta Ambiental de esta entidad.

ARTÍCULO NOVENO. Contra el presente acto administrativo no procede recurso alguno, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 87 de la Ley 1437 de 18 de enero de 2011 por medio de la cual se expidió el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

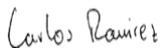
Dada en Bogotá D.C., a los 02 de octubre de 2019



RODRIGO SUAREZ CASTAÑO
Director General

Ejecutores

CARLOS DAVID RAMIREZ
BENAVIDES
Profesional Jurídico/Contratista



Revisor / Líder

DANIEL RICARDO PÁEZ DELGADO
Jefe Oficina Asesora Jurídica



Concepto Técnico 5711 del 2 de octubre de 2019

Proceso No.: 2019152835

Archívese en: LAM0209

Plantilla_Resolución_SILA_v3_42852

Nota: Este es un documento electrónico generado desde los Sistemas de Información de la ANLA. El original reposa en los archivos digitales de la Entidad.