

**AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA –
ACTA DE AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL**

Proyecto: Trámite de modificación del Licencia Ambiental iniciado con el Auto 1414 del 10 de mayo de 2012 para el Proyecto “Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado” localizado en jurisdicción de la ciudad de Bogotá D.C. y del municipio de Funza, en el departamento de Cundinamarca

Empresa: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL

Expediente: LAM0209

Fecha: Marzo 14 de 2015

Lugar: Auditorio de Corferias, Bogotá D.C.

Hora de inicio: 09:00 a.m. **Hora de finalización:** 11:00 a.m.

Desarrollo de la Audiencia:

En las instalaciones del Auditorio de Corferias, ubicado en la carrera 37 No 24 - 67 de la ciudad de Bogotá D.C. a los catorce (14) días del mes de marzo de 2015, siendo las 09:00 a.m. se dio inicio a la Audiencia Pública Ambiental dentro del Trámite de modificación del Licencia Ambiental iniciado con el Auto 1414 del 10 de mayo de 2012 para el Proyecto “Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado” localizado en jurisdicción de la ciudad de Bogotá D.C. y del municipio de Funza, en el departamento de Cundinamarca, que adelanta ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, bajo el expediente LAM0209, la cual fue ordenada mediante el Auto 121 del 13 de enero de 2015 y convocada mediante Edicto fijado a partir del diez (10) de febrero de 2015, en la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Alcaldías Locales de Engativá y Fontibón, Personería Distrital de Bogotá D.C., Personerías de las Localidades de Engativá y Fontibón, Personería Municipal de Funza, en la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR y en la Secretaría Distrital de Ambiente. La Audiencia Pública Ambiental, fue solicitada por el señor Julio Ramón Acosta y más de cien (100) personas, con fundamento en lo previsto en el artículo 72 de la Ley 99 de 1993 y en el Decreto 330 de 2007.

A través de la Resolución 0259 del 6 de marzo de 2015, el Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, delegó al Doctor Edilberto Peñaranda Correa identificado con cédula de ciudadanía 4.052.851, titular del cargo Asesor Código 1020 – Grado 13 de la Planta Global de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, la facultad de presidir la Audiencia Pública Ambiental, desde su instalación, desarrollo y finalización, ordenada dentro del expediente LAM0209, a realizarse el 14 de marzo de 2015 en el Auditorio de Corferias.

Orden del día:

- 1) Instalación de la Audiencia Pública Ambiental a cargo de la Autoridad Nacional de Licencias

Ambientales – ANLA, Doctor Edilberto Peñaranda Correa.

- 2) Recomendaciones de seguridad
- 3) Entonación de los himnos
 - Himno de la República de Colombia
 - Himno de Bogotá
- 4) Presentación del Proyecto por parte de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL.
- 5) Intervención del solicitante de la Audiencia Pública Ambiental
- 6) Intervención de las Autoridades Locales, Nacionales y Regionales – Por derecho propio
- 7) Intervención de los inscritos
- 8) Cierre de la Audiencia

1) INSTALACIÓN DE LA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL A CARGO DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA, DOCTOR EDILBERTO PEÑARANDA CORREA.

El Doctor Edilberto Peñaranda Correa, delegado por el Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, dio la bienvenida y saludó a las autoridades presentes y comunidad en general, dando inicio a la Audiencia Pública ordenada por la ANLA dentro del expediente LAM0209 para la modificación de licencia ambiental del Proyecto "Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado", que adelanta ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL. Se nombró como Secretaria de la Audiencia a Magda Jhael Vega Mejía, Profesional Jurídica de la ANLA, así mismo, se conformó la Secretaría Técnica por los profesionales de la ANLA: CONSUELO MORALES, Profesional Social del Equipo Evaluador, ANGELA AGUILERA, Profesional encargado de la Evaluación del Componente Físico y CARLOS BARRAGAN, Profesional encargado de la Evaluación del Componente Biótico, ANDREA JISSET PACHECO- RUIDO, DIEGO ALONSO ARCILA, orientador técnico, quienes se encargarán de recibir las ponencias y respectivos documentos, así como el apoyo al desarrollo de la Audiencia Pública Ambiental.

Acto seguido el Doctor Edilberto Peñaranda, Presidente de la Audiencia Pública Ambiental, explicó a los asistentes el contenido y alcance de la Audiencia Pública Ambiental. Informó que la Audiencia se desarrollará en dos fases, una inicial que es la descripción del proyecto a cargo de la Empresa, en donde se indicaran los impactos ambientales y medidas de manejo que la empresa quiere proponer. La segunda fase está compuesta por las intervenciones que por derecho propio tienen algunas autoridades, intervención de los voceros de quienes solicitaron la realización de la audiencia y aquellas personas inscritas para participar de la Audiencia Pública Ambiental. Se puntualiza en que las intervenciones

estarán controladas en tiempo, para lo cual se dispuso de una ayuda visual que facilite el seguimiento al tiempo transcurrido durante cada intervención.

Se impartieron instrucciones frente al material documental o de apoyo a utilizar en cada una de las intervenciones, el cual deberá ser entregado previamente a la mesa técnica. Preciso que la Audiencia no es una instancia de debate ni de discusiones y que con ella no se agota el derecho de participación de las comunidades, dado que esta es una de las formas de participación, porque además podrán hacerlo en forma directa ante la Autoridad, dentro del expediente respectivo. Indicó que durante esta audiencia no se adoptarán decisiones, solamente se recibirán los informes y esos informes, esas opiniones, esos documentos se llevarán para ser tenidos en cuenta en la decisión que tome la autoridad ambiental mediante el respectivo acto administrativo que otorgue o niegue la modificación de licencia, según sea el caso. De acuerdo con lo señalado en el Decreto 330 de 2007; una vez terminadas las intervenciones, culminará la audiencia pública ambiental y dentro de los cinco (5) días siguientes se levantará un acta en la que se plasmarán los principales aspectos de esta audiencia, la cual quedará a disposición de las personas que quieran consultarla.

Posteriormente, señaló que estas intervenciones deben realizarse de manera respetuosa y estar dirigidas exclusivamente al proyecto. Respecto al uso de la palabra y el tiempo de cada intervención, el Presidente de la Audiencia manifestó que deberá respetarse, sin interpelaciones o interrupciones, y advirtió que en el evento de presentarse situaciones que impidan el desarrollo normal de la audiencia, quien preside podrá suspenderla o declararla terminada, y de ello se dejará constancia.

Indicó que las ponencias escritas se recibirán en la Mesa Técnica dispuesta para tal fin, así como todos los documentos que se quieran aportar. Señaló que la audiencia pública quedará grabada en video, fotografía y audio.

Fijadas las anteriores precisiones, indicó que la Audiencia Pública continuará con las recomendaciones de seguridad, himnos, presentación del proyecto, intervenciones por derecho propio y de las demás personas inscritas, que tendrán un tiempo máximo de ocho (8) minutos para hacer su intervención o exponer su información frente al proyecto objeto de evaluación.

2) RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

Se realizan las recomendaciones de seguridad, teniendo en cuenta las Instrucciones para el Auditorio.

3) ENTONACIÓN DE LOS HIMNOS

Himno de la República de Colombia e Himno de Bogotá D.C.

4) PRESENTACIÓN DEL PROYECTO A CARGO DE AEROCIVIL

Para la exposición del proyecto se utilizaron diapositivas en las que se consignó información relacionada

con los siguientes puntos:

- Localización del Proyecto
 - Antecedentes históricos
 - Antecedentes legales
- Horario de operación 1998-2010
- Ventanas operacionales 2010-2013
- Horario de operación 2014
- Proyecto: Modificación Licencia Ambiental
- Descripción del Proyecto
 - Esquema operativo
 - Orientación de pistas
 - Pistas y cabeceras
 - Configuración oriente
 - Configuración occidente
 - Configuración enfrentada
 - Condiciones meteorológicas
 - Condiciones técnicas
- Estudio de Impacto Ambiental
 - Área de Influencia Directa
 - Simulaciones de ruido
 - Evaluación de impactos
 - Componente físico – biótico
 - Componente económico
 - Componente biótico
 - Componente social
 - Impactos negativos
 - Impactos positivos
 - Comparación de impactos
 - Plan de manejo ambiental

- Medidas de mitigación

Como quiera que el tiempo asignado para la presentación del Proyecto fué de cuarenta (40) minutos, el Señor Presidente de la Audiencia le solicitó a la AEROCIVIL concluir con su intervención, en aras de respetar el tiempo determinado y fijado al inicio de la Audiencia Pública.

Es de anotar que las diapositivas proyectadas por la AEROCIVIL, se adjuntan a la presente acta.

5) INTERVENCIONES POR DERECHO PROPIO

El Doctor Edilberto Peñaranda, previo a dar paso a las intervenciones por derecho propio, le informa a la comunidad acerca de la disposición de la mesa técnica de la ANLA para que la comunidad se acerque y radique sus ponencias y documentos a ser tenidos en cuenta al momento de la evaluación del proyecto. De igual forma hace un llamado a las Autoridades Municipales, Regionales y Nacionales que se encuentren en el auditorio para que se hagan presentes en la mesa principal.

Doctor JORGE MACHUCA LÓPEZ – Alcalde Municipal de Funza

Presenta un cordial saludo a los asistentes. Proyecta diapositivas. Inicia su intervención saludando a todos los asistentes a la Audiencia Pública Ambiental. Continúa señalando como acontecimiento histórico que para la construcción de la segunda pista del Aeropuerto, lo primero que se hizo fue correr el cauce del Río Bogotá, afectando los predios del Municipio y afectando los predios de los beneficiarios de esas tierras y sin consolidar en ningún momento procesos ambientales, impactos que afectan la ronda del Río, la cual se ha aumentado en 300mts el cauce, porque a hoy se debe decir ante la ANLA, hay que revisar como ellos están rellenando el humedal, al entrar por la parte de atrás del Aeropuerto se puede ver como se rellena el humedal, acá está el presidente de la Florida el señor Jairo y nosotros hemos sido testigos, y esa es la primera afectación que hay que entrar a revisar, no solamente se corrió el cauce del Río, sino uno de los brazos del humedal el Gualí, ha sido relleno durante mucho tiempo, teniendo las afectaciones de las posibles inundaciones que por fortuna el Municipio de Funza no se inundó, pero todos sabemos que cuando se rellena con material se tiene un alto riesgo de inundación. Se revisaron todas las mitigaciones en el EIA, y algo que no se encuentra en el actual ni en el pasado, es que no se ha hecho nada ni se presenta un protocolo de mitigación de impactos, lo que causa curiosidad es que la AEROCIVIL, menciona que no se impacta todo el Municipio de Funza, hacemos el cono de aproximación, tan solo en el EIA, se mencionan dos veredas cuando en la gráfica que se colocó aparecen cuatro veredas. Explica con la diapositiva, este es Funza y el casco urbano, casi el 33% del Aeropuerto, queda sobre Funza y 20% las áreas que tienen afectación y se afectan alrededor de cinco veredas, porque no están teniendo en cuenta el cono de aproximación y es allí donde las emisiones ambientales y de otro tipo afectan un sector específico, como va a decir que no se afecta todo Funza, y yo vivo en el casco urbano de Funza y no entiendo porque sobre mi casa se escuchan los aviones a las 3:00 a.m., si el tema de afectación es únicamente sobre las veredas, aquí hemos venido hablando de unos impactos que son los económicos, los sociales, los ambientales y los de salubridad, en los

económicos las modificaciones de los usos del suelo, desde luego una facultad del Alcalde es la de modificar el uso del suelo y generar proyectos productivos, hoy tenemos restricción, impacto económico para los propietarios de las viviendas o propietarios de los lotes que sufren una desvalorización, porque el que queda sobre el cono de aproximación no puede vender al mismo precio o no puede tener una mayor edificabilidad y el Municipio no puede tomar decisiones sobre la modificación del uso del suelo, lo que tiene que ver con las compensaciones y el Municipio de Funza, no ha tenido compensaciones de ningún tipo y aquí se habla de unos beneficios, no se cuales beneficios económicos ha tenido el Municipio de Funza, si el Aeropuerto el Dorado, la Aeronáutica y el Concesionario, no pagan predial y tampoco pagan ICA, al Municipio, lo único que genera ese desarrollo y no estamos en contra del desarrollo del País, pero si queremos decisiones concertadas, no decisiones impuestas y es ese desarrollo económico, que no genera para Funza un rédito económico ni para sus habitantes, y mucho menos cuando se tiene una afectación de comunidad donde la segunda obra se desarrolló todo sobre el corredor de la Florida y escasamente se hizo un mantenimiento a una vía rural, permitiendo nosotros que por esa vía ingresaran por la Florida, todos esos vehículos de carga pesada para la modificación, hablamos de unos daños ambientales, en donde le corrijo el Acuerdo no es Municipal, el Acuerdo es de CAR, y hay que enterarse porque no se puede venir a una Audiencia de este tipo, sin conocer que el Acuerdo es de la CAR, la declaratoria del Distrito de Riego de Manejo Integrado, tiene tres componentes que son la sostenibilidad del Medio Ambiente, un Parque Ecoturístico o el tema del Desarrollo Ecoturístico y la Sostenibilidad, es decir poder tener agua a mediano plazo del Humedal, pero las consecuencias son las emisiones que tienen los aviones al pasar por nuestro Humedal, porque mire también el Humedal el Guafí, atraviesa todo nuestro Municipio, que no hay especies en vía de extinción, parece además que no conocen la Tingua, lo invito para que revise y modifique la Resolución que causa curiosidad es de 2014, parece que borrarón las otras Resoluciones antiguas donde estaban consideradas, y ese Acuerdo que es de la CAR, está claramente especificado en la parte técnica que si hay especies en vía de extinción, donde la migración de las otras aves, también es constante en el Municipio, tenemos el tema de salubridad, nunca hablaron que van a hacer para la mitigación de los impactos auditivos y otra cosa, uno no puede ser Juez y parte y le pide el favor al ANLA, para que realice las mediciones, a hoy la AEROCIVIL no ha sancionado a nadie, y si los ha sancionado, donde está el reglamento para que esa multa beneficie a todos los que nos vemos afectados, no se ha visto la primera empresa de aviación que haya sido multada, no conozco el proceso y si hay nos gustaria conocerlos y que nosotros tengamos un procedimiento, quien va a ser el seguimiento a las mediciones, cuales son las mitigaciones de impactos, donde está el Plan de insonorización, donde está el Plan de Contingencias y emergencias, desde luego sabemos que es uno de los transportes más seguros del mundo, pero que pasa si un avión cae en Funza, donde está el cuerpo de bomberos, y un traslado desde Bogotá con esos trancones es imposible por la calle 13, necesitamos un Plan de emergencias ya atención de desastres, no solo para Funza, sino para Engativá y toso los sectores que están afectados; el Plan de Ordenamiento Territorial, parece que ustedes no lo leyeron, no tiene articulación con el Plan que ustedes presentan hoy de Impactos Ambientales, muchas veces a nosotros se nos dijo mentiras y se nos pidió el estudio que contrató el Municipio con la Universidad Nacional, para poder contrastar y muchos de los que están acá, han sido víctimas de que se les tome una firma para hacerla pasar fraudulentamente como una concertación, con lo que no estamos de acuerdo, nosotros ni los demás afectados de las decisiones que se vienen tomando, el tiempo es corto, pero quisiera dejar sobre la mesa al ANLA, dicen que la Audiencia

va a durar 12 horas, parece que nos quisieran cansar en el camino, porque no hacemos dos o tres Audiencias, de tres o cuatro horas, con la duración del tiempo que debe tener esto, porque esto no se viene conversando hace tres o cuatro meses, sino hace dos y tres años y ahora estamos contra reloj, por las decisiones Gubernamentales Nacionales, las cuales respetamos y atacamos dentro del marco de la Ley, pero que no pasen sobre los derechos de todos los ciudadanos, decisiones concertadas y no decisiones impuestas y soluciones, mediáticas no a largo plazo, compensaciones de tipo social, compensaciones de tipo ambiental y compensaciones de tipo económico, a todos a los propietarios de los predios y a cada una de las personas, no se nos ha mostrado el cronograma que va a pasar después de esta Audiencia, nos llegará la notificación de la ANLA, donde fue aprobada la modificación de la Licencia Ambiental, no nos cuentan el mañana y cuáles son las acciones que como comunidad, podemos emprender si esa decisión del ANLA, no nos gusta, porque debemos tener otro mecanismo y no que se nos sienta acá, a decir, nosotros les contamos que íbamos a hacer y aquí ustedes tienen una Resolución de notificación y se aplica y punto, necesitamos que ese plan de seguimiento y control nos sea entregado a cada uno de los sectores, pero que ese Plan tenga un contenido técnico y profesional hoy estoy acá como Alcalde de mi Municipio, tampoco me explico porque no está el de la AEROCIVIL, acá necesitamos a los que toman las decisiones, no a los que vienen como técnicos a contarnos que va a pasar, porque acá lo queremos es manifestar hoy, y le agradezco al ANLA, su presencia, porque es el único mecanismo que tenemos, para poderles manifestar, todas nuestras inconformidades que tenemos frente a todas las decisiones, nosotros lo que les estamos diciendo es que no hay una dinamización económica, no hay un proyecto estable ambientalmente para FUNZA, no estamos de acuerdo con el funcionamiento las 24 horas del Aeropuerto, porque no se ha sido claro, pedimos que sea la Autoridad Ambiental, la que realice los seguimientos a todo el procedimiento y a la medición que se realiza diariamente de los aviones que se nos conozca cual es el protocolo y como los ciudadanos, podemos también estar pendiente de ese seguimiento, y en el caso de Sabana de Occidente, que va a pasar con el Dorado 2, hoy estamos hablando de un Aeropuerto de hace 50 años, pero hoy en Facatativá se está pensando en una APP, que ya está firmada para que en dos o tres años estén funcionando dos pistas más sobre ese corredor y si no se han mitigado los impactos de hace 50 años de este Aeropuerto, se va a ampliar ahora y no se han mitigado los impactos anteriores y ya se está pensando en otro Aeropuerto y no se ha presentado la solicitud de concertación, hay hablo también por los Alcaldes de Sabana de Occidente y donde estos Municipios deben tener una compensación económica, ambiental y social. Muchas Gracias.

Doctora ANDREA ESTHER CASTRO – Alcaldesa Local de Fontibón

Inicia su intervención saludando a los asistentes e informa que la presentación que se va a hacer por parte del Distrito Capital, está a cargo de Planeación Distrital, sin embargo agradece el espacio que se le da como Alcaldesa, porque principalmente dentro de las tareas que se han desarrollado para llenar el espacio de Audiencia Pública, también hay organizaciones sociales que llevan más de 10 años trabajando para garantizar precisamente que los derechos de los ciudadanos y ciudadanas que están a los alrededores de la zona Aeroportuarias, sean reconocidos por las Autoridades no solamente del nivel Distrital y Nacional y por lo tanto considera de relevante importancia que este escenario, permita precisamente el conocimiento por parte de las Autoridades con relación a la situación y problemática que se viene presentando en el territorio, en la concertación de la postura Distrital, como lo decía se

desarrolló en su momento en la Secretaría General, de la Alcaldía Mayor de Bogotá y por lo tanto más adelante se va a tener un pronunciamiento de parte de Planeación Distrital; sin embargo aprovechando estos minutos para poder dar una postura esencial, no solamente como Alcaldesa Local de Fontibón sino como habitante de la localidad, es sumamente importante que nosotros nos pensemos el desarrollo de la ciudad y del país, pero no pasando por encima de las situaciones que se están presentando en los territorios de afectaciones, estamos hablando no solamente del Distrito Capital, Engativá y Fontibón, y de todos los Municipios que tienen afectación.

El Presidente de la Audiencia, concede un receso en la intervención de la Alcaldesa Local de Fontibón mientras ingresan al Auditorio de Corferias personas que portan vallas, afiches y entonan arengas en contra del proyecto. Dicen que se oponen a la ampliación de la licencia. El Doctor Edilberto les da la bienvenida a la Audiencia y los invita a tomar asiento y dar continuación a la Audiencia Pública.

Prosigue la Alcaldesa, dando la bienvenida a todos los ciudadanos y ciudadanas que acaban de llegar, este es un reconocimiento del trabajo comunitario que se viene haciendo esta es una manifestación, a penas lógica de lo que está sucediendo en el territorio y de hecho también comparte la visión del Alcalde que acaba de pronunciar que se debía tener ésta Audiencia Pública en sectores como la Rosita y el UribeTrebol, para que podamos de hecho en el escenario de la Audiencia, escuchar a los aviones cuando están pasando y que tengamos que hacer total silencio, porque el ruido no permite que aun así con micrófonos se pueda seguir con las reuniones, las manifestaciones de la ciudadanía no son solamente por una situación de desgaste ciudadano sino también por la presencia de unos actores que en el territorio como lo ha enunciado el Alcalde, también en esas reuniones se busca legitimar algunas de las acciones que se están realizando pero no se tiene en cuenta la voz de la ciudadanía, y en este sentido en las reuniones preliminares que se desarrollaron se solicitó que no se hicieran las reuniones en este Auditorio de Corferias, porque de hecho no es un territorio de afectación sino que se realizara en los territorios de afectación, infortunadamente no se tuvo esto en cuenta, sino que esperamos que obviamente la decisión no solamente sea concertada, sino que tenga una evaluación más profunda, en la presentación de AEROCIVIL, se habla específicamente de las mediciones y de las labores de tipo técnico que ha desarrollado AEROCIVIL, si quisiera que se tuviera en cuenta las afectaciones al interior de las viviendas, los factores que se han tenido en cuenta técnicamente por la Secretaría Distrital de Ambiente y la Secretaría de Salud, algunas de las mediciones que se han tenido son al exterior de las viviendas, se han hecho unas encuestas de percepción que demuestran que todo el tema de mitigación se ha desarrollado en los últimos años ha tenido un impacto negativo, y esto tiene una visibilidad esencial que representan el 98% de personas que de ninguna manera tuvieron un beneficio que permitiera que la operación Aeropuerto, no tuviera una incidencia directa sobre su salud auditiva y mental, esto que quiere decir, que en la zona de afectación a pesar que en su momento se realizaron, algunas mitigaciones no tuvieron el resultado esperado, lo que significa que la Autoridad Ambiental se obliga a revisar no solamente las mitigaciones que ya se hicieron sino sobre las zonas de afectación que se han mostrado en este día, toda vez que se tiene una tendencia a minimizar las zonas de afectación, ciertamente existen unos referentes técnicos, si es importante que se genere un mecanismo que en horas de sueño, que hiciera las valoraciones y vivan a carne propia lo que se está viviendo, si alguna de las personas que

están en la mesa principal y que tienen la decisión en términos de generar condiciones específicas de lo que debe ser una licencia ambiental, sería súper importante que se tomaran por solamente una noche el trabajo de estar en una de las casas en las cuales hay mayor afectación, sé que los ciudadanos y ciudadanas que están comprometidos y en disposición de alojar alguna de las personas que tiene precisamente en su decisión una posición y que no solamente se tenga en cuenta las mediciones, porque de hecho hay muchas críticas en relación a los puntos en los cuales se han determinado los mecanismo de medición y que quizás esas personas pudieran estar en el lapso de las 6:00 de la tarde a las 6:00 de la mañana en una vivienda en Veracruz, o que estén en el Trébol, para que sienta directamente cual es el tipo de afectación que se está presentando, sin realizar un aviso, digamos que mediático de la actividad que se está realizando sino que sea una labor comunitaria y de impacto social que permita determinar efectivamente sí, o no se está generando digamos que las medidas de mitigación que se pueden generar en este escenario, no estamos diciendo que estamos en contraposición del desarrollo en Bogotá, en la Región y en el País pero no puede ser que el desarrollo pase por encima de las personas, el fin de las políticas públicas es el ser humano, si no se generan las condiciones para que ambientalmente, socialmente se puedan determinar condiciones que mitiguen las condiciones dentro de las cuales se genera este desarrollo, estamos hablando de unas políticas públicas inviables y que le están dando la espalda realmente a las comunidades, esa es la posición que como alcaldesa y ciudadana residente de Fontibón, tengo que dejar en este escenario y esta oportunidad que me dan del uso de la palabra porque realmente para nosotros es importante que se tenga en cuenta nuestra voz, que no solo existen mecanismos técnicos, sino que también hay que darle paso a mecanismos que puedan ampliar la visión, con relación a lo que debe ser la decisión y por lo tanto el llamado a que la ANLA, pueda determinar un mecanismo adicional que permita que no se llegue a una discusión de nunca acabar y que infortunadamente en algunos escenarios se ha visto desdibujada porque en algunos de los encuentros que hemos tenido con comunidades con AEROCIVIL, se vislumbra un desapego a lo que la ciudadanía solicita porque se piensa que siempre hay un manejo politizado de la discusión o que de alguna forma hay algunos líderes que quieren desdibujar lo que está sucediendo, y quiero decirle a la ANLA y la ciudadanía que eso no es así, que realmente lo que está sucediendo es que la comunidad realmente está cansada de todas las reuniones que se están haciendo y que el hecho de que este Auditorio no esté lleno no quiere decir que no hay interés sino que infortunadamente hay un desgaste poblacional en relación a todo lo que se ha realizado con las comunidades, hay movilización juvenil, culturales, ecologistas, de todo tipo como la que hoy vimos, también se están realizando en redes sociales y en muchos otros espacios que esperamos que sea recogidos porque finalmente hay reuniones cada cuatro meses o cada seis meses en cada uno de los barrios donde hay afectación en donde como decimos sí se ve desdibujado lo que tiene que ser la labor institucional y lo que en realidad se debe determinar cuando se habla de que se está socializando a la comunidad, esto quiere decir que no solamente se les explique cuáles son las decisiones que se están tomando en una materia tan importante como la operación aérea, sino también tomar determinaciones en las cuales sean recogidas las propuestas de las comunidades. Agradece la participación que se le ha dado y reitera al desarrollo sí, pero nunca por encima de los seres humanos.

Gobernación de Cundinamarca

Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá, D.C. Edificio anexo
PBX: 57 (1) 2540111 Ext. 2122
Línea Gratuita Nacional 01 8000 112998
www.anla.gov.co

El Presidente de la Audiencia Pública hace un llamado a intervenir por derecho propio al Gobernador de Cundinamarca o su delegado. Como quiera que no hace presencia, se continuó con el desarrollo de la Audiencia.

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

El Presidente de la Audiencia Pública hace un llamado a intervenir por derecho propio al Alcalde Mayor de Bogotá o su delegado. Como quiera que no hace presencia, se continuó con el desarrollo de la Audiencia.

En vista del uso arbitrario del micrófono por parte de uno de los asistentes a la Audiencia Pública, el Señor Presidente de la Audiencia hace un llamado al respeto por el uso de la palabra.

El Presidente de la Audiencia Pública en vista de las situaciones que alteran el normal desarrollo del referido mecanismo de participación y el comportamiento de algunos de los asistentes, siendo las 10:20 horas le concede el uso de la palabra al Señor JULIO RAMÓN ACOSTA, como Representante de los Solicitantes de la Audiencia Pública Ambiental. De igual manera invita a las personas que están en la tarima del auditorio para que tomen asiento y poder escuchar la intervención del solicitante de la Audiencia.

JULIO RAMÓN ACOSTA – En representación de los solicitantes de la Audiencia Pública

Inicia su intervención señalando que dentro del trámite de solicitud de la Audiencia se han transgredido todos los elementos básicos de respeto a la comunidad. Acto seguido cita el Decreto 330 de 2007, y resalta que solicitaron que la Audiencia se realizará en su territorio, mencionando que el referido Decreto establece que la Audiencia deberá realizarse en la sede de la autoridad ambiental competente, alcaldía municipal, auditorios o en lugares ubicados en la localidad donde se pretende desarrollar el proyecto, obra o actividad, que sean de fácil acceso al público interesado. Dice que cuando solicitaron la Audiencia, la pidieron para unos puntos específicos en Fontibón. Menciona además que mediante derecho de petición solicitaron que se suspendiera la Audiencia Pública con el fin de que se llegara a un acuerdo, y cita además que la Señora Gloria Molina lo propuso también en una reunión previa para que se hiciera la audiencia en Funza, Engativá y Fontibón. Pide que los listados que firmaron al entrar, sean anulados y se lleven al Auditorio para que se rompan. Dice que con esas firmas se va a tomar una decisión de impacto a toda una sociedad y que las van a utilizar como un hecho cierto de que la comunidad las aprobó.

Anuncia que por respeto a la comunidad no va a realizar ninguna intervención hasta tanto la Autoridad Ambiental no autorice hacer las Audiencias en los tres puntos a saber, Funza, Engativá y Fontibón. Agradece que los esté acompañando el Colectivo de Abogados José Alvear Restrepo. Finaliza su intervención expresando que extraña que el Alcalde Mayor de Bogotá y la Secretaría de Ambiente y de Salud no estén, reiterando su petición en el sentido de que se hagan las Audiencias en los puntos referidos.

Una persona de la comunidad hace uso del micrófono pidiéndoles a los asistentes para que se salgan del auditorio y solicita además que se rompan las listas que firmaron al ingreso. Otra persona hace uso del micrófono y dice que la comunidad de Engativá está gravemente afectada por la compra de predios a precios de hambre y que no pagaran bus para venir a llenar el auditorio de Corferias y avalar una licencia ambiental que no consulta los intereses de la ciudadanía. Solicita que este tema debe ser tratado en cada uno de los territorios. Expresa que las comunicaciones que han transmitido por medios radiales, en los que se anuncia que a través de la Audiencia se va a informar acerca de la licencia, es una grosería e irrespeto a las comunidades y propone que las comunidades se retiren del auditorio y pidan que se realice la audiencia en cada uno de los territorios. Agrega que Engativá se retira del auditorio.

Otra persona hace uso del micrófono y dice que están sufriendo por el ruido de los aviones y solicita a la Procuraduría y Contraloría para que ejerzan control fiscal y ciudadano. Pregunta que en dónde están los concejales que eligieron.

Otra persona toma el micrófono y dice que desde Fontibón se oponen a la ventana operacional y dice que de hecho el Aeropuerto ya está empezando a funcionar las 24 horas. Pide que se respete la participación de las comunidades y que lo único que se está haciendo es legitimar esta acción.

El Presidente de la Audiencia informa a los asistentes que hay un buen número de asistentes y representantes de la comunidad para que se pueda desarrollar la Audiencia, sin embargo, ante esta propuesta, asistentes expresaron su inconformidad a través de gritos, silbidos y voces de rechazo. A continuación el Presidente, atendiendo las diversas manifestaciones de protesta por parte de la comunidad, señala que se cancela la Audiencia Pública citada para el día de hoy. No obstante, se presentan voces de protesta adicionales solicitando que se re programe la Audiencia, por lo tanto el Señor Presidente informa que teniendo en cuenta las circunstancias se suspende la Audiencia programada para el día de hoy y se les informará oportunamente cuando se vuelve a reprogramar.

El Doctor Edilberto Peñaranda solicita además al personal de logística de Corferias para que alleguen a la mesa principal las listas mediante las cuales recolectaron firmas de la comunidad. Transcurridos unos diez minutos aproximadamente, las listas fueron entregadas a la mesa principal y se procedió a su destrucción delante de los asistentes.

8) CIERRE Y SUSPENSIÓN DE LA AUDIENCIA

Expuestas las consideraciones por parte del Presidente de la Audiencia Pública y ante las circunstancias que impidieron el normal desarrollo de la Audiencia Pública, el Doctor Edilberto Peñaranda Correa en nombre de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA informa a la comunidad que la Audiencia Pública Ambiental solicitada dentro del trámite de modificación del Licencia Ambiental iniciado con el Auto 1414 del 10 de mayo de 2012 para el Proyecto "Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado" será suspendida y se informará

oportunamente la fecha de continuación. De todo lo expresado y sucedido en la Audiencia se levantará un acta que estará a disposición del público después de los cinco (5) días hábiles siguientes.

Siendo las 11:00 horas del día catorce (14) de marzo de 2015, el Presidente de la Audiencia Pública como delegado por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales para esta audiencia, con su secretaria, Magda Jhael Vega, dan por suspendida la Audiencia Pública Ambiental.

9) CONTINUACIÓN DE LA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL EN EL MUNICIPIO DE FUNZA

En las instalaciones del Biblioparque "Marqués de San Jorge" del municipio de Funza, departamento de Cundinamarca, a los treinta (30) días del mes de junio de 2015, siendo las 08:30 a.m. se dio continuación de la Audiencia Pública Ambiental dentro del Trámite de modificación del Licencia Ambiental iniciado con el Auto 1414 del 10 de mayo de 2012 para el Proyecto "Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado" localizado en jurisdicción de la ciudad de Bogotá D.C. y del municipio de Funza, en el departamento de Cundinamarca, que adelanta ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, bajo el expediente LAM0209, la cual fue ordenada mediante el Auto 121 del 13 de enero de 2015 y convocada mediante Edicto fijado a partir del nueve (9) de junio de 2015, en la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Alcaldías Locales de Engativá y Fontibón, Personería Distrital de Bogotá D.C., Personerías de las Localidades de Engativá y Fontibón, Personería Municipal de Funza, en la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR y en la Secretaría Distrital de Ambiente.

A través de la Resolución 0771 del 26 de junio de 2015, el Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, delegó al Doctor Jhon Cobos Téllez identificado con cédula de ciudadanía 91.233.099, titular del cargo Asesor Código 1020 - Grado 13 de la Planta Global, la facultad de presidir la Audiencia Pública Ambiental, desde su instalación, desarrollo y finalización, ordenada dentro del expediente LAM0209, a realizarse los días 30 de junio y 1 de julio de 2015.

Orden del día:

- 1) Instalación de la continuación de la Audiencia Pública Ambiental a cargo de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, Doctor Jhon Cobos Téllez.
- 2) Intervención de autoridades nacionales, regionales y locales por derecho propio
- 3) Intervención de los inscritos
- 4) Cierre de la Audiencia

1) INSTALACIÓN DE LA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL A CARGO DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES - ANLA, DOCTOR JHON COBOS TÉLLEZ.

El Doctor Jhon Cobos Téllez, delegado por el Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, dio la bienvenida y saludó a las autoridades presentes y comunidad en general, dando inicio a la continuación de la Audiencia Pública ordenada por la ANLA dentro del expediente

LAM0209 para la modificación de licencia ambiental del Proyecto "Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado", que adelanta ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL. Se nombró como Secretaria de la Audiencia a Magda Jhael Vega Mejía, Profesional Jurídica de la ANLA, así mismo, se conformó la Secretaría Técnica por los profesionales de la ANLA: CONSUELO MORALES, Profesional Social del Equipo Evaluador, ANGELA AGUILERA, Profesional encargado de la Evaluación del Componente Físico y CARLOS BARRAGAN, Profesional encargado de la Evaluación del Componente Biótico, ANDREA JISSET PACHECO, Profesional Evaluadora del Componente Ruido, DIEGO ALONSO ARCILA, Revisor y orientador técnico, quienes se encargarán de recibir las ponencias y respectivos documentos, así como el apoyo al desarrollo de la Audiencia Pública Ambiental.

Acto seguido el Doctor Jhon Cobos Téllez, Presidente de la Audiencia Pública Ambiental, explicó a los asistentes el contenido y alcance de la Audiencia Pública Ambiental. Informó que la Audiencia se desarrollará en dos fases, una inicial que correspondería a la presentación resumida en diez minutos del proyecto objeto de evaluación, en donde se indicaran los impactos ambientales y medidas de manejo que la empresa quiere proponer, en caso tal de que la comunidad así lo considere pertinente. La segunda fase está compuesta por las intervenciones por derecho propio y aquellas personas inscritas para participar de la Audiencia Pública Ambiental. Se puntualiza en que las intervenciones estarán controladas en tiempo, para lo cual se dispuso de una ayuda visual que facilite el seguimiento al tiempo transcurrido durante cada intervención.

Se impartieron instrucciones frente al material documental o de apoyo a utilizar en cada una de las intervenciones, el cual deberá ser entregado previamente a la mesa técnica. Preciso que la Audiencia no es una instancia de debate ni de discusiones y que con ella no se agota el derecho de participación de las comunidades, dado que esta es una de las formas de participación, porque además podrán hacerlo en forma directa ante la Autoridad, dentro del expediente respectivo. Indicó que durante esta audiencia no se adoptarán decisiones, solamente se recibirán los informes y esos informes, esas opiniones, esos documentos se llevarán para ser decididos en el respectivo acto administrativo que otorgue o niegue la modificación de licencia, según sea el caso. De acuerdo con lo señalado en el decreto 330 de 2007, una vez terminadas las intervenciones, culminará la audiencia pública ambiental y dentro de los cinco (5) días siguientes se levantará un acta en la que se plasmarán los principales aspectos de esta audiencia, la cual quedará a disposición de las personas que quieran consultarla.

Posteriormente, señaló que estas intervenciones deben realizarse de manera respetuosa y estar dirigidas exclusivamente al proyecto. Respecto al uso de la palabra y el tiempo de cada intervención, el Presidente de la Audiencia manifestó que deberá respetarse, sin interpelaciones o interrupciones, y advirtió que en el evento de presentarse situaciones que impidan el desarrollo normal de la audiencia, quien preside podrá suspenderla o declararla terminada, y de ello se dejará constancia.

Indicó que las ponencias inscritas se recibirán en la Mesa Técnica dispuesta para tal fin, así como todos los documentos que se quieran aportar. Señaló que la audiencia pública quedará grabada en video y audio.

Fijadas las anteriores precisiones, indicó que la Audiencia Pública continuará con la presentación resumida del proyecto y después se dará paso a las intervenciones por derecho propio y de las demás personas inscritas para hacer su intervención o exponer su información frente al proyecto objeto de evaluación.

5) INTERVENCIONES POR DERECHO PROPIO

El Doctor Jhon Cobos Téllez, procede a dar paso a las intervenciones por derecho propio. Informa a la comunidad acerca de la disposición de la mesa técnica de la ANLA para que la comunidad se acerque y radique sus ponencias y documentos a ser tenidos en cuenta al momento de la evaluación del proyecto. De igual forma hace un llamado a las Autoridades Municipales, Regionales y Nacionales que se encuentren en el auditorio para que se hagan presentes en la mesa principal.

JULIO RAMÓN ACOSTA – En representación de los solicitantes de la Audiencia Pública

El señor Acosta manifiesta su intención de realizar su intervención en la próxima audiencia que se realizara en el Centro de Estudios Aeronáuticos de la AEROCIVIL, es decir, el 1 de julio de 2015.

GLORIA YISETH PARDO – Delegada de la Gobernación del Departamento de Cundinamarca

Inicia su intervención saludando en nombre del señor Gobernador y de la Secretaria de Ambiente, e insistiendo en que éste tema ha sido de gran relevancia para la Gobernación de Cundinamarca en aras de que se realice en forma sostenible y amigable con las personas así como los recursos que se están viendo afectados por esta área de influencia. Plantea que si bien el proyecto es una gran oportunidad de desarrollo para el país, se deben tener en cuenta las medidas que se están tomando para mitigar, prevenir, corregir las posibles afectaciones a las comunidades y al medio ambiente. Señala que a su punto de vista y el de sus representados, estas medidas no apuntan a lo anteriormente manifestado frente a las acciones que son objeto de modificación. No observan que dado que esas medidas planteadas no sean satisfactorias, se estén planteando otras que compensen, para poder desarrollar el proyecto y para que las comunidades puedan seguir desarrollando sus actividades sin que se vean entorpecidas por el nuevo proyecto o por el cambio de ese horario y la modificación. Espera que la ANLA realice una investigación minuciosa sobre este estudio, ponga a consideración las medidas que se tienen y posibles medidas para desarrollar un proyecto sin que la comunidad ni los recursos se vean afectados y de esta manera se realicen proyectos sostenibles y sustentables para la Región.

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

El Presidente de la Audiencia Pública hace un llamado a intervenir por derecho propio al Alcalde Mayor de Bogotá o su delegado. Como quiera que el correspondiente delegado manifiesta realizar su intervención en la próxima audiencia programada, se continuó con el desarrollo de la Audiencia.

Doctor JORGE MACHUCA LÓPEZ – Alcalde Municipal de Funza

Presenta un cordial saludo a los asistentes, y agradece al ANLA pues a través de ésta los ciudadanos tienen la oportunidad de ser parte en estos procesos, y manifiesta a su vez que la comunidad está inquieta, no solo el alcalde sino los presidentes de juntas que están presentes y la comunidad en general pues se han generado dudas en cuanto a que el Aeropuerto siempre ha tomado sus decisiones relegando al Municipio, al punto que tratándose de las decisiones solamente se les socializa más no se le concertan. La duda más grande es que cuando se habla de un proceso de concertación, debería tratarse como tal.

Manifiesta que ha despejado la duda en cuanto al rol que tiene la ciudadanía en este proceso, pero replantea otra anunciando que siendo la ANLA la única instancia para este caso puntual, qué sucedería si una vez finalizadas estas audiencias no se llegase a un consenso, qué pasaría con las inconformidades planteadas, qué podrían hacer para interpelar. Manifiesta a su vez que debería haber también una audiencia pública en la que leyese las contestaciones dadas a sus intervenciones, pues si bien son dadas se hace por escrito, y ante quién pueden quejarse si no están de acuerdo con alguna decisión.

Hace mención a un tema del que ya viene hablando y es sobre tres tipos de mitigaciones: la mitigación del impacto ambiental, la mitigación del impacto de riesgos y la mitigación del impacto económico. En la primera: la ambiental, tienen dos puntos claros, lo que se refiere a las mediciones de sonido, en lo que hoy han encontrado con la CAR (aprovecha para agradecer a esta institución su atención en el proceso) la necesidad de que se realicen las mediciones, pues las que a la fecha ha expuesto la entidad encargada, no son reales, tienen falencias y tienen que revisarse. Afirma no estar de acuerdo con el esquema de medición por medias, pues éstas ignoran el impacto real que se genera y con ello la consecuencia y el daño, que en cuanto a esto no se ha visto nunca una sanción, y afirma que nunca se ha impuesto una sanción y no les han presentado tampoco un esquema de seguimiento, ni hay conocimiento sobre quién hace tales seguimientos. Manifiesta que cuando se es juez y parte no puede haber una objetividad y es allí donde cuestiona a la ANLA y la CAR para que se vean las sanciones a quienes incumplan. Insiste en el humedal al que ya fue declarado como Distrito de manejo de riesgo integrado por la CAR el cual ha sido trabajo conjunto con el Municipio, tres comisiones específicas: medio ambiente, sostenibilidad y conservación de especies en vía de extinción, y a esto hace referencia a más de dos o tres especies migratorias que residen sobre el humedal que se verían directamente afectadas y se acabarían muy posiblemente con el funcionamiento de la pista 24 horas. Expone que en este orden se puede combinar el tema de la mitigación del riesgo, pues 24 horas de funcionamiento de la pista incrementa el riesgo sobre Funza, y no se exponen medidas de mitigación de riesgo por parte de las entidades directamente beneficiadas con las pretensiones de este proyecto.

Manifiesta que en cuanto a la mitigación del sonido, nunca se ha hecho una socialización con la comunidad, barrio por barrio, casa por casa preguntándole a la gente, y éste viene siendo muy importante pues es el sentir de la persona que vive allí, que duerme y que tendrá que aguantarse el impacto ambiental del riesgo sonoro. Enfatiza en que la posición del alcalde y del municipio no está en contra del desarrollo o del crecimiento del país, sino en las decisiones arbitrarias, en las decisiones impuestas, se quieren decisiones concertadas, y Funza ha sufrido durante muchos años, desde que se colocó la segunda pista del aeropuerto, un impacto económico en su región por dos circunstancias: en los privados la limitación del uso del suelo y el desarrollo del uso de suelo que también puede ser un desarrollo que el alcalde puede determinar para un crecimiento económico, y al mismo tiempo no les pagan predial, que basándose en la jurisprudencia y legislación actual, el concesionario de la Aeronáutica Civil, quien es el que debe pagar el predial adeuda al municipio cinco mil millones de pesos por este concepto y que exigen el pago inmediato. Y hablando del tema predial, insiste en que se evalúe el tema del ICA pues también el municipio se ha visto afectado por este tema del cual otros se benefician.

Solicita también que se revise el manejo del tráfico, teniendo en cuenta que en todos los aeropuertos del mundo hay retraso y sobre qué sectores se realizarán los sobre vuelos, qué también generarán un impacto ambiental, y cómo se medirá este impacto y cómo se atenuará también el mismo impacto.

Y por último, denuncia que se estaba relleno el humedal con escombros dentro los predios aledaños al aeropuerto, al alcalde ya le prohibieron que se metiera a estos predios de su jurisdicción porque es imposible que cualquier persona acceda al concesionario y pide que se haga una visita con el ANLA, con la Secretaría de Desarrollo Económico del Municipio, con el Alcalde, con el Presidente de Junta La Florida y los demás actores, al recorrido de lo que hoy son esos predios de Funza y la interconexión con Bogotá para ver qué es lo que se está realizando. Seguidamente hace lectura de la Resolución 69 del 13 de marzo de 2015, alegada por la Personería, por medio del cual se le realiza la apertura, declarar formalmente iniciado el procedimiento administrativo ambiental de carácter sancionatorio y en contra de la sociedad concesionaria operadora aeroportuaria vía administrativa de la Aeronáutica Civil por las afectaciones a los recursos naturales, suelo y agua al realizar presuntamente actividades de disposición inadecuadas con escombros mezclados con residuos sólido ordinarios, afectación al área forestal protectora del área de la ronda y alteración del cauce del río Bogotá, en el Aeropuerto Internacional El Dorado, en los predios denominados El Pantano, Catama y Catama NDA, esto es Funza y con esto precisa que si se trata de un proceso de concertación lo que debe primar es la buena fe y a su criterio la buena fe es que ni siquiera existiera lo anteriormente expuesto pues qué se puede decir si a hoy están relleno el humedal con escombros que les garantiza que los procesos futuros de mantenimiento, de sostenimiento del medio ambiente, de la mitigación del impacto y del ruido del aeropuerto, el cumplimiento de los demás compromisos se haga, es importante que se aclare esto y que no quede archivado sino que por el contrario se le dé la solución, y la CAR ha hecho su tarea como lo debe hacer, pero creen que el proceso no puede seguir hasta tanto no se aclaren los asuntos que ha mencionado más el auto de apertura y sancionatorio por parte de la CAR al organismo correspondiente.

Reitera haciendo alusión a la asamblea que ha asistido a esta audiencia, que la decisión que se tome

sea concertada y comunicada a toda la comunidad y que queden todos tranquilos. Hay un proyecto que se tiene que dejar en este gobierno y saben que los concejales así lo han venido trabajando y con la CAR lo han venido comentando y es el Parque Natural del Humedal del Gualí, porque de nada sirve haberlo declarado reserva ambiental y distrito de manejo del riesgo integrado si no logran hacer allí ese parque natural que preserve las especies y que preserve el medio ambiente. Muchas gracias.

BRAYAN AMAYA – Personero Municipal de Funza (E)

Inicia su intervención saludando. La Personería Municipal de Funza se permite presentar ponencia al Proyecto "Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado" en los términos del Decreto 330 de 2007 en especial en su artículo 12 y las estipulaciones consagradas en la ley como el defensor de los derechos fundamentales de la ciudadanía del Municipio de Funza teniendo en cuenta y clara la responsabilidad que como entidad tienen con la comunidad y por quienes trabajan y quien se deben.

Entrando en materia, precisa que el derecho al medio ambiente sano y económicamente equilibrado implica el disfrute para todas las personas, comunidades o pueblos de un medio ambiente y en un entorno que les permita desarrollarse en igualdad de condiciones, este derecho está estrechamente vinculado con los derechos a la vida, al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental, a la tierra, al territorio, a los recursos naturales, a la vivienda, a la alimentación adecuada y de manera general al derecho a un nivel de vida adecuado, derechos que pueden ver gravemente afectados de no revisarse los estudios y la revisión ambiental idónea sobre parámetros de medición reales que permitan registrar los impactos de funcionamiento del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el territorio del Municipio de Funza-Cundinamarca.

Agrega que el artículo 79 de la Constitución Nacional establece: Todas las personas tienen derecho a gozar de un medio ambiente sano, la ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que pueden afectarlas, motivo por el cual se encuentran hoy en esta audiencia ambiental bajo esta referencia es preciso recordar que vivimos en un Estado Social de Derecho y por el cual uno de sus ejes es velar por los derechos sociales garantizando la protección de los recursos de los más desfavorecidos, entre estos derechos tenemos la educación, la vivienda digna, la salud, la seguridad social, la asistencia sanitaria, el acceso a los recursos culturales, entre otros, un Estado Social de Derecho debe garantizarlos y protegerlos por encima de cualquier interés económico y desarrollo desmedido, es así que es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica como lo son los humedales, así como las especies que en ellos viven y fomentar la educación para su protección. Expone que en este punto es de resaltar que en el estudio ambiental presentado se omite ingresar dentro del listado de especies protegidas la tingua verde y el doradito lagunero entre otras dos especies protegidas a nivel mundial y cuatro a nivel nacional, información que posee la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR en censo biodiversidad realizado en la vereda El Garín en el Municipio de Funza con el acompañamiento del funcionario de la Alcaldía Municipal, censo que solicita en la presente audiencia sea requerido a la CAR para que repose y sea tenido en cuenta dentro del trámite de Licenciamiento Ambiental adelantado por la AEROCIVIL pues se

debe considerar que el impacto sobre estas especies protegidas tendría el sobrevuelo y el ruido generado por las aeronaves en el ecosistema por lo tanto la aprobación del licenciamiento ambiental para el funcionamiento del Aeropuerto Internacional El Dorado con los estudios ambientales realizados, presentando por ejemplo mediciones de ruido no reales sino promediadas afectan los postulados constitucionales de protección del medio ambiente ya mencionados consagrados en nuestra constitución pues no muestran la afectación real que para el medio ambiente y la salud generaría estas emisiones altísimas de ruido pues es una realidad que no merece más erudición técnica que en el momento de los sobrevuelos de los aviones, los organismos no perciben el ruido promediado como lo presenta la AEROCIVIL en el estudio, sino el real que llega incluso hasta 87 decibeles según la visita a los puntos de monitoreo realizado el 15 de octubre de 2014 por la ampliación del horario de funcionamiento y las adecuaciones realizadas al aeropuerto, no solamente se realizarán las operaciones nocturnas sino que su aumento por hora se aumentará por consiguiente el tiempo de exposición de los organismos díganse animales o personas será mayor, con niveles de ruido casi constantes con 87 decibeles muy por encima de los parámetros permitidos en Colombia, situaciones que no se contemplan y no se han tenido en cuenta en el estudio ambiental que por lo tanto impiden su aprobación.

Al respecto expone que el decreto 948 del 95 emitido por el Ministerio de Medio Ambiente señala las normas o estándares de ruido de que trata este artículo se fijarán para evitar efectos nocivos que alteren la salud de la población, afecte el equilibrio del ecosistema, perturbe la paz pública o lesione el derecho de las personas del disfrute tranquilamente de los bienes de uso público y de medio ambiente, es decir, que en su numeral cuarto, en sectores G, zonas suburbana, rural, tranquilidad, áreas rurales habitadas destinadas a la explotación agropecuaria o zonas residenciales suburbanas o zonas de recreación y de censos que son las zonas que se encuentran en el sector de La Florida. Ahora bien, la Resolución 627 de 2006 del Ministerio de Vivienda y Desarrollo Territorial estipula: Estándares máximos permitidos, y en el sector de zona suburbana rural y tranquilidad que se comprende en el sector de La Florida es de 55 decibeles día 50 noche.

PARÁGRAFO: Cuando la emisión del ruido en un sector sub sector trascienda a sectores o sub sectores vecinos o inmersos en él, los estándares máximos permitidos de emisión de ruido son aquellos que corresponden al sector o subsector más restrictivo, es decir, el de 55 y 50.

Artículo 17: Estándares máximos permisibles a niveles de ruido ambientales. Y la tabla establece: Sector B, intranquilidad y ruido donde se encuentran zonas residenciales, universidades, parques sin zonas urbanas, de día 65 de noche 50 decibeles y en el sector de zonas urbana-rural, residencial suburbana, rural habitada y zonas de recreación dice 55 decibeles día 45 noche.

Se aprecia y es evidente que los niveles tanto de emisión de ruido así como de ruidos ambientales permitidos por el Ministerio son muy inferiores a los registrados actualmente los cuales reitera llegan a 87 decibeles que no es permitido y por consiguiente afectan el equilibrio del ecosistema perturban la paz pública, lesionan el derecho de las personas del disfrute tranquilamente de los bienes de uso público y del medio ambiente sano. De igual manera, el estudio ambiental presentado posee frente a los sectores y uso de suelos imprecisiones graves que pueden hacer incurrir en error al ente que debe aprobar o

improbar el licenciamiento ambiental, es así que a folio 420 del estudio menciona, se cataloga como suelo de expansión urbana, área colindante del distrito de manejo integrado que hay que precisar que el área de influencia directa de la pista se encuentra en el Municipio de Funza, estos predios en su mayoría de la Vereda La Florida corresponden a su uso agropecuario exclusivamente, no de expansión como se menciona en el estudio, pues este uso si permitiría expansión ambiental dentro de la que estaría la actividad aeroportuaria indicando que tampoco se aumentaron las obras de expansión en el municipio las del Acuerdo 140 del año 2000, por lo tanto esta información debe ser reevaluada en su totalidad, con el fin de verificar los usos de suelo y las afectaciones que en esto se permiten originando que no sea procedente la aprobación del licenciamiento por estos errores de un tema fundamental, como lo es el uso de suelo.

De igual manera, se establecen las tablas anteriormente mencionadas tanto en la 1 como en la 2, que una de las áreas con mayor restricción de ruido son las consideradas rural habitada destinada a la explotación agropecuaria que son del tipo de uso de suelo que encontramos en los predios cercanos a la pista del Aeropuerto Internacional El Dorado, en el Municipio de Funza, y es lógica esta restricción pues el ruido de aeronaves a baja altitud genera estrés en los animales de granja, ganado lechero, aves de corral, bajando su productividad ostensiblemente incluso como en el caso de la producción de huevos, ésta se reduce a cero. Con miras al proyecto financiado por la Alcaldía Municipal hay unos habitantes del sector que tuvieron que trasladar las aves a lugares donde no hubiese impacto de ruido por parte de las aeronaves para así comenzar a tener resultados en su proyecto. Por lo tanto, son impactos que no afectan solamente al medio ambiente sino que repercuten a la economía del sector que en realidad no era un beneficioso económico directo ni indirecto con el funcionamiento del aeropuerto las veinticuatro horas, que incluso, al día de hoy lo que ha generado es una disminución en su calidad de vida en aspectos como las vías de acceso al sector, las cuales si bien son veredales, se encuentran gravemente afectadas por el tránsito pesado el que la mayoría se dirigen hacia las instalaciones del aeropuerto por las obras que en él se están realizando, sin que se haga ningún tipo de mantenimiento a la vía, por lo tanto se ha generado una percepción de la comunidad aledaña de rechazo al proyecto como quiera que solo ven afectaciones negativas de su vecino el Aeropuerto Internacional El Dorado, las que serán incrementadas sin contemplar algún tipo de manejo efectivo hacia las comunidades, sin observar por ejemplo medidas idóneas de atención a accidentes en el territorio de Funza, situación que para la cual la población se encuentra desprotegida, probabilidad que si bien es cierto se presenta como baja, ahora si debe realizarse como acciones preventivas en caso que el riesgo se materialice, es así que no se cuenta, según ya se argumentó, con vías de acceso idóneas y buen estado a la pista del Municipio de Funza con el fin de atender un desastre no se encuentra con equipos para atender este tipo de emergencias por los bomberos voluntarios de Funza, situaciones que no se han contemplado y riesgos que se incrementan con el funcionamiento las 24 horas de la segunda pista del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Ahora bien, es de precisar que el derecho a un medio ambiente sano, dígame los elementos tierra, agua, o aire, tiene una relación directa con el derecho a la salud de los ciudadanos, considera este Ministerio Público, que se debe tener en el estudio del impacto ambiental, no solamente cómo se van a ver afectados los ecosistemas y animales que habitan en ellos sino de igual manera como se ve afectado el ser humano que vive y de una u otra manera hace parte también de ello, a otra escala de ecosistema,

pues no se puede negar al ser humano del medio ambiente del cual se sostiene y desenvuelve habitualmente, es así que no existe en el estudio un censo exacto de las personas habitantes del sector de influencia determinando aspectos como sexo, edad, escolaridad, actividad económica, estado actual de salud, con el fin de establecer según estos parámetros qué impactos causa el ruido de las aeronaves a estas personas, cómo se ve afectada la salud por el funcionamiento nocturno del aeropuerto, no solamente por el ruido, sino por la vibración producida por los motores, es así que no se presenta estudio para establecer cómo se ve afectado el ser humano cuando se está expuesto constantemente a los factores anteriormente mencionados en horarios nocturnos, esto debe ser parte integral y principal del estudio ambiental presentado pues el fin último de la conservación del medio ambiente es la conservación del hombre mismo.

De igual manera, no se presenta un plan de salud preventivo y correctivo a corto, mediano y largo plazo, para los habitantes del sector que permitan decretar, disminuir los efectos negativos del ruido para así entrar a determinar cuáles son sus medios idóneos de mitigación a estas afectaciones de la salud humana. He aquí otra falencia fundamental del estudio presentado que no recrea la realidad de los posibles impactos producidos por el funcionamiento del aeropuerto, falencias con las cuales no se puede realizar la aprobación del licenciamiento ambiental pues no contempla aspectos indispensables de las afectaciones y mitigaciones de los posibles impactos en una población que no está determinada a la fecha.

Se encuentra que el estudio ambiental adelantado por la Aeronáutica Civil tiene falencias graves en las socializaciones efectuadas con la comunidad de Funza, los documentos presentados ante el ANLA como lo es el anexo 1, acta 140 709-3 donde presentan como soporte una planilla de asistencia en la cual los funcionarios de la AEROCIVIL con su puño y letra escriben los nombres de los asistentes a la reunión entre los cuales se encuentra el mío registrando delante de cada nombre "no quiso firmar", anexando esta planilla como soporte de un acta de socialización cuando el objeto de esta reunión efectuada el 9 de junio de 2014 en las instalaciones de la Aeronáutica Civil nunca fue una socialización, situación que incluso se dejó clara antes de comenzar la reunión en las instalaciones. Además que la mencionada planilla en el objeto no registra socialización, documento los cuales no pueden tener ninguna validez en el trámite administrativo adelantado pues el acto personal que valida que en realidad se participó en el objeto por el cual se asiste a alguna actividad es la firma de la persona que acredita su asistencia, más aun cuando los participantes son funcionarios públicos que representan instituciones del Estado con responsabilidad hacia la comunidad como son la Procuraduría, la Alcaldía Municipal y la Personería. Copia del acta y la planilla que apporto en la presente audiencia para que sea valorada y no tenida en cuenta como soporte de socializaciones con las comunidades del Municipio de Funza del proceso porque hacen incurrir en error al revisor de la solicitud de licenciamiento

De igual manera se han utilizado imágenes que no corresponden a la información que la Aeronáutica Civil proporciona, como es el caso de la Cartilla Plan de Manejo Ambiental Aeropuerto El Dorado en la cual, en el título "Programa de Gestión Socioeconómica" numeral cuarto "capacitaciones" costado derecho inferior, aparece una fotografía en la cual está el suscrito Personero delegado en diligencia de verificación realizada al aeropuerto, y no en la capacitación dirigida a la comunidad como hace referencia

en la cartilla utilizando imágenes de funcionarios públicos en actividades oficiales diferentes a las registradas en el documento expedido por la Aeronáutica Civil, documento que igual se allega en la presente audiencia pública. Es así, que no se puede decir que en el Municipio de Funza, la Aeronáutica Civil haya realizado socializaciones con el objeto del licenciamiento ambiental, pues no se puede pretender hacer ver que este requisito se cumplió por la asistencia de representantes de entes públicos del municipio, que por ejercicio de funciones deben atender estos requerimientos y con actas de información que no corresponden a la realidad tratada en las reuniones efectuadas. No se encuentran con un estudio de bases sólidas en la cual la AEROCIVIL demuestre que ha tenido un contacto directo con un conjunto lo suficientemente representativo de ciudadanos del municipio a los cuales se les ha socializado el proyecto y que por consiguiente se encuentren de acuerdo con el mismo, además de indicar que las socializaciones no infieren directamente una aceptación, pues no equivale a una concertación con las comunidades situación en la cual se tendría en cuenta sus inconformidades y afectaciones para generar en reciprocidad programas y proyectos de mitigación idóneos en todos los aspectos y actividades que no contempla el estudio ambiental. De igual manera se presenta dentro del estudio a folio 491 de octubre 15 de 2014, una visita a los puntos de monitoreo los cuales no se encontraban en los lugares establecidos e inicialmente concertados por la AEROCIVIL, por lo tanto las mediciones tomadas no se ajustan con la realidad.

Finaliza su intervención aclarando que el Municipio de Funza, su comunidad, no se opone al progreso, por el contrario, lo apoya pues claro es que debe traer un mejoramiento del nivel de vida de las personas y su entorno, cuando éste es debidamente planificado con una verdadera responsabilidad social y ambiental, que nos permita tener un aeropuerto verde y amigable con el medio ambiente, que brinde también una oportunidad para resolver problemas que han afectado a miles de familias de las zonas de Fontibón y Engativá, evitando que se presenten las mismas situaciones de inconformidad que estas comunidades en el Municipio de Funza, pues se tornaría en un problema social evitando que la población vea el desarrollo como algo positivo en su cotidianidad, en su salud y buen vivir, es así que se está en pro del progreso en la medida que éste sea compatible con el medio ambiente, sin transgredir los derechos fundamentales a la vida digna y sana de los ciudadanos.

Doctor FRANCISCO CRUZ – Director de Evaluación, Seguimiento y Control de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR

Expone que el documento que la CAR va a entregar a la audiencia parte de unos antecedentes del proceso, de unos aspectos generales del proyecto y en el capítulo 3 del proyecto de la modificación, o sea qué se está pidiendo con la modificación, se va a referir al numeral cuarto que es la revisión y evaluación del estudio de impacto ambiental que hizo la CAR por solicitud de la ANLA. Este informe tiene dos partes, uno realizado en el año 2012, es un informe técnico CAR-421, en él se realizaron las siguientes observaciones al estudio de impacto ambiental presentado por la AEROCIVIL:

El capítulo 1 que es de generalidades no hicieron observaciones. El capítulo 2 que tiene que ver con la descripción del proyecto, no realizaron observaciones. En el capítulo 3 que es la caracterización del medio físico, modelación, calidad de aire y ruido, observaron lo siguiente: teniendo en cuenta que para lo

modelación y evaluación de ruido en los escenarios presentados, se toma el descriptor LDN, es necesario que el estudio precise, si se tomó la penalización de 10 decibeles A, para el periodo entre las 10 p.m. y las 7 a.m., por tratarse de un nivel equivalente día - noche. Adicional a la utilización del modelo de ruido presentado, no se tuvo en cuenta la evaluación de ruido que establece la Resolución 2130 de 2004 de la Aeronáutica Civil, para el nivel efectivo del ruido percibido en el LDN. Tampoco se tiene en cuenta la Resolución 627 de 2006, del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, con el fin de evaluar el cumplimiento de los niveles de emisión de ruido del aeropuerto, teniendo en cuenta que se considera como un sector industrial, tal como lo establece el artículo 13 de dicha norma.

En el capítulo 4 que es la caracterización del área de influencia del proyecto, considerando lo expuesto en las conclusiones del capítulo 3, que dice escenario 2015, en este escenario lo siguiente se tiene un esquema de operación propuesto para la operación de la segunda pista de 24 horas. Es por esto que la curva del escenario 2015 se contrae por el oriente y se extiende hacia el occidente. La curva de 65 decibeles que impactaba la zona, de 65.22 km², se incrementa a 86.68 km², un incremento del 39.2% del área inicial. La cura de 75 decibeles se incrementa de 8.27 km² a 13.06 km², lo que representa un incremento del 57.9%. La curva de 65 decibeles cubre toda la zona rural del norte del Municipio de Funza y cubre parte de la zona urbana. La curva de 75 decibeles empieza a cubrir gran parte de la zona rural de Funza.

Escenario 2030: la curva de 65 decibeles que impactaba la zona de 65.22 km², se incrementa a 117.76 km², un incremento del 80.5% del área inicial. La curva de 75 decibeles se incrementa de 8.26 km² a 18.11 km², lo que representa un incremento de 118.9%. Este escenario es el más crítico de todos pues la curva de 55 decibeles del año 2010, se convierte en la curva de 65 decibeles, es decir, la zona sufre un incremento en los niveles de presión sonora que se triplica.

Tomando como referencia el año 2030, el proyecto afecta de manera significativa el área de influencia indirecta al incrementarlo extensiblemente el área que cubre la curva de los 65 decibeles. No hay un estimativo de cuántos habitantes se verán afectados directamente por el proyecto, teniendo en cuenta que la operación aérea se va a incrementar en el transcurso de los años, y la curva de 65 decibeles se desplazará hacia el occidente, a los Municipios de Funza y Mosquera, aumentado consigo el área de población afectada.

Al capítulo 5 de evaluación ambiental no se realizó observaciones. En el capítulo 6, el PMA ruido: considerando el cumplimiento de los procedimientos de abatimiento de ruido, constituyen una medida de manejo para que no superen los niveles de ruido para el área de influencia directa del proyecto y que la nueva operación de la pista sur requiere la actualización del manual de abatimiento. Consideran que se debe remitir a la autoridad ambiental competente informes periódicos de cumplimiento de los procedimientos de abatimiento de ruido en la operación aeroportuaria, en el caso que se hagan actualizaciones a éstos, explicar las razones si se estarían cumpliendo con las Resoluciones 2130 de 2004 y 3185 de 2004 de la AEROCIVIL, por lo tanto y según lo propuesto en el PMA presentado en el numeral 6.1.1. Mitigación y control de ruido, "en este sentido el plan de manejo ambiental en su ficha de

manejo y control de ruido presenta la actualización del manual de abatimiento de ruido con el fin de permitir solamente la operación de aeronaves menos ruidosas en el Aeropuerto El Dorado y actividades enfocadas a la insonorización de predios residenciales". La insonorización como medida de manejo debe ser contemplada como última opción, en el caso que las medidas de acción de la fuente no sean exitosas, sin embargo debe tenerse en cuenta que de realizarse la insonorización, se debe hacer un censo y diagnóstico de las viviendas afectadas y escoger la opción más viable de la insonorización y demostrar niveles aceptables de emisión de ruido en el interior de las viviendas. Respecto al texto de la ficha del PMA ruido donde se propone "realizar monitoreos de ruido en zona urbana y rural de Funza, Mosquera y Madrid, para determinar la afectación por niveles superiores a 65 decibeles", se debe establecer bajo qué norma o metodología se va a realizar y especificar claramente con qué fin se realiza, es decir, si se va a tener en cuenta para aplicar medidas de manejo contingencia.

Teniendo en cuenta el texto del capítulo 3 "tomando como referencia el año 2030 el proyecto afecta de manera significativa el área de influencia indirecta al incrementar ostensiblemente el área que cubre la curva en 65 decibeles", no se observa en el plan de manejo ambiental, en qué forma las medidas propuestas mitigarán o reducirán la afectación por ruido en el área de influencia directa ya que conforme y transcurre el tiempo del proyecto, la afectación se incrementa.

En el capítulo 7, que se titula plan de seguimiento y monitoreo medios físicos y medios socioeconómicos, hacen las siguientes observaciones: no se establece la ubicación de las estaciones de la red de vigilancia y ruido. Si dice que cumple las recomendaciones de la organización de aviación civil internacional OACI, no hay forma de verificarlo, no es claro cómo va a llevarse a cabo la operación de la red de vigilancia. La red de vigilancia propuesta determina el cumplimiento de la Resolución 2130 de 2004, y procedimiento de abatimiento de ruido, sin embargo las infracciones y sanciones que se deriven de este incumplimiento no son medidas efectivas para mitigar el ruido generado. Solo se establece un pago por no cumplimiento. No se explica si el número de estaciones es suficientes por el aumento de las operaciones aéreas hace necesario que el área de influencia directa que se desplace al isocono a 65 decibeles abarcando un área más grande sobre todo en los Municipios de Funza y Mosquera.

El capítulo 8: Plan de contingencias, considerando que la red de vigilancia de ruido es clave para verificar el cumplimiento de los procedimientos de abatimientos de ruidos no se establece un plano de procedimiento en caso que se presenten fallos o daños en esta red.

Con base en este análisis de información, el concepto técnico de la CAR es el siguiente: una vez avalada y revisada la documentación la Corporación considera que se deben tener en cuenta los siguientes aspectos: especificar si se aplicó la penalización de 10 decibeles para el periodo entre las 10 p.m y las 7 a.m. para el uso del descriptor LDN. El ruido del modelo del estudio del ruido presentado para la evaluación del ruido considerando la Resolución 2130 de 2004 de la AEROCIVIL para el nivel efectivo del ruido perseguido y el estudio de emisión de ruido para sectores industriales como lo establece el artículo 13 de la Resolución 627 de 2006 del Ministerio de Ambiente. Determinar el número de habitantes afectados por el proyecto, teniendo en cuenta el desplazamiento hacia el occidente de la curva a 65 decibeles. Establecer el envío de informes periódicos de cumplimiento de los procedimientos de

abatimiento del ruido. En el caso que se haga la actualización a los procedimientos de abatimiento se debe informar a la autoridad ambiental competente explicando las razones y se estaría cumpliendo las resoluciones correspondientes. Teniendo en cuenta que la insonorización de las viviendas del área de influencia directa Funza, Mosquera y Madrid como medida de manejo debe ser contemplada como última opción en el caso que las medidas de atenuación de la fuente no sean exitosas. Sin embargo, si se realiza la insonorización debe tener un censo de diagnóstico de las viviendas afectadas, para escoger la opción más viable de insonorización. Establecer bajo qué norma o metodología se van a realizar los monitoreos de ruido en la zona urbana y rural de Funza, Mosquera y Madrid propuestos en la ficha del PMA. Especificar en el Plan de Manejo Ambiental en qué forma las medidas propuestas mitigaran o reducirán la afectación por ruido. Realizar un mejor detalle de la red de vigilancia propuesta y establecer cómo mitigaría o reduciría la afectación por ruido en el área de influencia directa del proyecto y en su procedimiento sancionatorio propuesto. Fijar la entrega de informes de cumplimiento y es indispensable que la ANLA para la modificación de la licencia tenga en cuenta lo establecido en los artículos 57 y 58 del decreto 948 del 95, reglamento de protección y control de calidad que hay en los diferentes ruidos en los aeropuertos.

Teniendo en cuenta que el área de influencia debida a la modificación propuesta en la operación se incrementa es necesario que en el marco de la solicitud de modificación, la AEROCIVIL establezca en detalle las medidas necesarias para prevenir, mitigar y corregir las posibles afectaciones. De acuerdo con lo anterior, se evidenció que no se definieron estrategias o políticas para el manejo de adquisición de predios y uso del suelo en el área de influencia directa del proyecto en conjunto con las administraciones municipales con el fin de evitar futuras áreas residenciales específicamente en los Municipios de Funza y Mosquera. Con base en la evaluación de la información allegada, se concluye que las medidas de manejo propuestas para reducir y/o mitigar los niveles de ruido en el área de influencia directa, no justifican el levantamiento de la restricción nocturna de la pista sur del Aeropuerto El Dorado.

Frente a la información adicional presentada por la AEROCIVIL, la Corporación una vez revisada y evaluada, presentó el 8 de enero de 2015 las siguientes observaciones: Teniendo en cuenta que la CAR mediante acuerdo 001 del 18 de febrero de 2014 declaró distrito de manejo integrado del sistema de humedales conocido como Gualí tres esquinas, en Laguna Ponche, cuya área se cruza con el área de influencia directa del proyecto, recomienda considerar la importancia, características y restricciones ambientales restrictivas de la evaluación ambiental y medidas del plan de manejo, entendido que el plan de seguimiento y monitoreo debe dar alcance en lo propuesto en la ficha del Plan de Manejo Ambiental, se observaron diferencias entre los indicadores por lo que es necesario su revisión y ajuste. Las medidas de manejo ambiental propuestas relacionadas con el manual de abatimiento del ruido protocolo sancionatorio, procedimientos técnicos de aeronaves etapa 4, y demás que sean aprobadas en el trámite de modificación, deben garantizar la prevención, mitigación y corrección de los impactos generados por el proyecto dentro del área de influencia en especial con lo relacionado con la contaminación por ruido.

3 Para la CAR es prioritario que los habitantes de Funza y municipios cercanos no se vean afectados por el ruido generado por la operación aeroportuaria, además que se mantengan los niveles de ruido ambiental entre los límites establecidos en la Resolución 627 de 2006 para los sectores aplicables dentro del área

de influencia. Y finalmente es la información adicional en respuesta al auto 2910 del 13 de septiembre de 2012, dando alcance al concepto de febrero de 2015, la AEROCIVIL anexa hoy la información, de los cuales se pronunciarán posteriormente. Y finalmente y teniendo en cuenta que el ruido es el componente de mayor afectación en relación con la ficha 1 manejo y control del ruido, bajo las condiciones de operación normal y contingentes sobre el medio ambiente y circundante susceptible que es la localidad de Fontibón y Engativá y el Municipio de Funza, aunque relacione una serie de medidas estas se enfocan en utilizar aeronaves comerciales etapa 4 de ruido en diferentes clases de aplicación 2015, 2020, 2025, 2030, así como la instalación y puesta en marcha de una red de monitoreo en tiempo continuo y real y el cálculo en indicadores de gestión del manejo del ruido medidas que no previenen, mitigan o controlan integralmente la afectación por ruido en el área de influencia directa del proyecto especialmente en la población expuesta a los niveles de presión sonora. Este es el concepto de la CAR que entregan en la Audiencia.

Doctora ANDREA CORTES – Directora Técnica de Control Ambiental de la Secretaría Distrital de Ambiente

Informa que van a hacer su intervención en la próxima audiencia.

Doctora OLGA PATIÑO – Procuradora Judicial, Ambiental y Agraria

Comienza su intervención con saludo, y aclarando al alcalde y a la audiencia presente, que toda intervención, punto por punto, que se presentan este día y el próximo hasta la terminación de esta audiencia tendrán que ser consideradas por la autoridad ambiental al momento de tomar la decisión, es decir, que en la Resolución que se vaya a expedir para ello, tendrán que estar plasmados todos los puntos que se presentaron en la audiencia y deberán ser estudiados y analizados por la autoridad ambiental. Entonces no van quedar en el aire, ni simplemente serán escuchados sino que tendrán que tenerlo en cuenta al momento de tomar la decisión. Y se espera que para ello, el ANLA sea muy juicioso y haga un estudio de verdad, un estudio profundo de cada una de ellas también advirtiéndole que el ANLA se va a pronunciar con respecto a todos los temas que le competen como autoridad ambiental por aquello que a veces se encuentra otro tipo de sugerencias, o inquietudes o solicitudes que no le competen al ANLA, por tanto solicita a la ANLA que le corra traslado a la autoridad competente, para que ésta tome el caso y conozca las diferentes observaciones que se presentan aquí. Finaliza su intervención, reiterando al Señor Alcalde que lo que se está hablando en esta audiencia no quedará en el aire, que no solamente se van a escuchar, sino que se van a tener en cuenta al tomar la decisión final, y para ello la Procuraduría va a estar muy atenta y cualquier persona que sienta que no fue tomada en cuenta, o no sabe de sus inquietudes, la procuraduría va a estar abierta al acompañamiento a todo el proceso.

Doctor JUAN MARTÍNEZ – Asesor Delegado para la Delegada de Asuntos Colectivos de la Defensoría del Pueblo

Enfatiza que para la Defensoría del Pueblo es importante celebrar este tipo de audiencias pues es en

donde se abre el espacio para atender a las comunidades que pueden verse afectadas por la realización de un proyecto, en este caso puntual la remodelación de la segunda pista del aeropuerto. Es clara la importancia que tiene para el país y para la ciudad este aeropuerto, y poder ampliar esta operación. También es claro para la Defensoría esa necesidad que hay, sin embargo como todos los proyectos de desarrollo del país, desafortunadamente algunos de estos proyectos traen unos impactos algunos muy grandes y muy severos con las comunidades, y como Defensoría del Pueblo siempre han creído que si bien es necesario el desarrollo del país, es necesario realizar estos proyectos, las comunidades afectadas no tienen por qué cargar con el impacto negativo que traen estos proyectos. Por lo tanto, la posición de la Defensoría siempre ha sido procurar que las medidas de mitigación y de compensación sea lo suficientemente efectivas para que la comunidad realmente no cargue ningún impacto negativo, cuando los impactos son evitables lo deben hacer, pero cuando no son evitables, como en este caso, desafortunadamente hay muchos impactos que son inevitables, las comunidades deben ser lo suficientemente mitigadas o compensadas cuando el impacto no se puede evitar. En ese orden de ideas, la Defensoría simplemente pretende recomendar a la autoridad ambiental, a la ANLA y a las comunidades que en este espacio de participación, le den los elementos suficientes a la autoridad ambiental para que ellos los tengan en cuenta al momento de tomar la determinación. Así como lo dijo la delegada de la Procuraduría, es necesario que la autoridad ambiental en estos espacios recojan esos insumos que la comunidad le van a dar, y que sean tenidos en cuenta por parte de la autoridad. Pero estos insumos no son no por no, sino dar unos elementos que a la autoridad ambiental le sirvan para tomar la determinación.

En ese orden de ideas, se considera que el aeropuerto lleva funcionando esta segunda pista cerca de 15 años, casi 20 años de la época de la licencia, hay que revisar las medidas que en su momento se tomaron para mitigar estos impactos que han manifestado causados por el aeropuerto, y es mirar realmente si esas medidas son efectivas o no, pues se están planteando nuevamente volver a estas implementaciones de medidas de mitigación pero la idea es que se evalúe si realmente fueron efectivas o no. La medida, por ejemplo, de insonorización, pudo haber sido efectiva pero trajo muchos problemas a las comunidades de Fontibón en su momento cuando fueron implementadas, las comunidades manifestaron muchas quejas al respecto, pueden ser, pero deben ser rediseñadas para que en lugar de generar impacto atroz, sea precisamente para mitigar el ruido.

Hace énfasis también en lo que dice la CAR, en que es necesario que realmente las medidas se acerquen en el punto de misión: aeropuerto, considera que tecnológicamente hay formas de hacerlo para mitigar el ruido y ya el ruido que no se pueda manejar ahí ya se manejaría en las zonas de influencia. Lo otro es de recordar que esto es un proceso de relacionamiento de la empresa, la entidad, el gobierno y de las comunidades, y lo que se ha escuchado en esta audiencia, desafortunadamente algunas evidencias no va tan bien, la idea es que la empresa y las autoridades se relacionen muy bien con las comunidades para que se generen unos ambientes de confianza para que realmente pueda haber una discusión abierta en la que los ciudadanos sean escuchados por la empresa en estos diálogos de acercamiento que se tienen para que las inconformidades sobre malos manejos de la gestión no se sigan presentando para que no se genere desconfianza por parte de la comunidad hacia las autoridades, y que estos programas de participación no los utilicen para ser escuchados.

La Defensoría plantea que por la necesidad es posible ampliar el horario de operación para la segunda pista pero como recomendación creen que las operaciones se restrinjan a aquellos aparatos, aquellas aeronaves que realmente tengan adecuaciones tecnológicas para mitigar el ruido. Recuerda que la licencia en su momento, hace veinte años, ordenó unos tiempos prudenciales para que la flota aeronáutica se fuera cambiando y se fuera modernizando para mitigar el ruido, y según lo que se ha escuchado el día de hoy, aparentemente el 60% lo ha logrado pero aún falta un porcentaje muy alto de todo esto así que considera si se amplía el horario de operación de la segunda pista esa ampliación del horario sea exclusivamente para aeronaves que cumplan con los requisitos de mitigación de ruido con los elementos tecnológicos que puedan haber, significa esto que serían aeronaves que llaman o llamaban en su momento de 3 y 4 generación, que tienen mucho menos generación de ruido. Igual, van a estar acompañando la próxima audiencia en la que tal vez no participarían pero que estarían muy pendientes y desde la Defensoría del Pueblo van a estar muy pendientes del proceso y la exigencia de parte de la autoridad ambiental a la empresa respecto de las medidas que se tomarán en cuanto a la compensación de las comunidades afectadas.

NORA LEON RODRIGUEZ – Profesora asociada, presenta ponencia en nombre de la Universidad Nacional de Colombia

En representación de esta investigación, en la que se había inscrito la doctora Nora León Rodríguez, se le da la palabra al Ingeniero JAVIER TORO, quien comienza su intervención saludando a todos en general, y realiza una breve presentación de su perfil. Relata que para el año 2011 fueron convocados por la Alcaldía y la comunidad de Funza con el objetivo de hacer una revisión al estudio de impacto ambiental que el proponente presentó a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, que ahora se llama así, con el objetivo de hacer una modificación a la Licencia Ambiental. Es necesario tener en cuenta que ellos no están en representación ni de la comunidad, ni de la Alcaldía, como universidad mantienen la independencia y lo que hicieron fue un trabajo meramente técnico, revisaron el documento del año 2011, lo hicieron en el año 2012, no han hecho una revisión oficial al nuevo documento, porque tienen entendido que primer documento, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales lo ha devuelto para hacer unos ajustes, y lo que quieren hacer en los cinco minutos que quedan es hacer un resumen de lo que allí encontraron. Le parece importante repetir que los conceptos son técnicos. En resumen, informa que el resultado de este trabajo está en la Alcaldía Municipal, disponible para su consulta y solicitan, porque ellos no lo van a entregar a la mesa del ANLA, porque no hacen parte hoy de la audiencia en el sentido de que no son parte interesada como tal, son interesados como representación de la Universidad en cumplimiento de su misión, para que ese documento pueda ser entregado como un insumo técnico.

El desarrollo del trabajo que hicieron, convocaron a un grupo de profesores de la Universidad, que trabajan cada uno de los temas del estudio de impacto ambiental y ese grupo hizo un análisis de todos los componentes que estaban en el estudio y que estaban representados en los términos de referencia, en general encontraron lo siguiente: Desde el punto de vista meramente técnico, metodológico, etc, encontraron que el estudio de impacto ambiental tiene significativas limitaciones en lo que tiene que ver

con limitaciones en los impactos ambientales, en lo que tiene que ver con las metodologías de cada uno de los impactos que han hablado en este día, en especial con lo que tiene que ver con el ruido, especialmente en lo que tiene que ver con la contaminación atmosférica, en la parte biótica, en la parte económica, en la parte social y en la parte de salud.

Señala que es importante tener en cuenta aquí y es lo siguiente: que el insumo principal para la toma de decisiones que tendrá la autoridad ambiental tiene que ser el estudio de impacto ambiental y dentro del estudio de impacto ambiental hay unos componentes principales que va mucho más allá que la parte de la línea base, que tiene que ver con la metodología que se utilizó en la identificación y evaluación de impactos ambientales, estima el equipo técnico que la metodología es ampliamente limitada y que se debería acoger una metodología que pudiese tener un alcance mayor, al igual se encontraron fallas significativas en los modelos que se utilizaron para hacer básicamente la delimitación de las áreas de influencia directa en lo que tiene que ver con ruido y contaminación atmosférica, limitantes en las metodologías que se utilizaron en la parte biótica, ya que se encontraron, como así lo dijo la CAR en la mañana de hoy, que habían una serie de especies que no fueron tenidas en cuenta y lo más importante en este caso tiene que ver con los planes de manejo ambiental especialmente en lo que tiene que ver con el riesgo. Vieron altamente limitado el programa y en la parte social a lo cual le dedicaron un buen tiempo de trabajo tiene que ver con el conflicto social que el proyecto como tal viene generando. A la comunidad como tal le preocupa una serie de puntos que es necesario que en ese estudio de impacto ambiental estén presentes y que también la participación no sea solamente informativa sino que la participación tenga algún grado de vinculación, eso le garantizaría al proyecto y al proponente tener, no una aceptación social solamente, sino un grado de interacción que le dé al mismo proyecto una garantía en el tiempo en su funcionamiento, estiman que en la parte de salud es necesario programas preventivos, pero programas que ellos han llamado programas de manejo vitalicios, en este sentido, los programas de manejo debe durar igual de tiempo que el proyecto perdure e incluso un poco más allá. Preocupa a los profesionales de la salud que participaron en el presente estudio, todo lo que tiene que ver con prevención porque está comprobado nacional e internacionalmente que el problema del ruido no solamente afecta la parte física, pues se está hablando de las viviendas, los ecosistemas y diferentes negocios, sino que también afecta la salud, y no solamente la salud física, sino ya se ha visto que la salud mental se ve afectada. Igualmente en el riesgo es muy importante ampliar, por ejemplo, y es muy necesario hacer una dotación mucho mayor a los hospitales que se tienen cerca, haciendo una relación directa con el riesgo que allí se presenta con el funcionamiento. Y también es importante tener en cuenta que en la aviación comercial se han cambiado los equipos, pero vienen utilizando en lo que tiene que ver con carga, equipos que no pertenecen a la última categoría de la cual se habló en la mañana. En este sentido invitan a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales y a los intervinientes, a que se le dé también ese grado de importancia a la parte técnica, porque de los métodos que se utilicen, se identifican los alcances del proyecto, de los métodos que se utilicen se pueden construir los planes de manejo, y de los métodos que se utilicen, no solamente le van a garantizar a la comunidad un bienestar sino también al mismo proyecto, hacer un estudio de impacto ambiental acorde a las exigencias técnicas nacionales e internacionales es vital para el funcionamiento del proyecto y para la calidad de vida de los habitantes que hoy está involucrados aquí. Muchas gracias.

GUSTAVO MARÍN BETANCOURT – Presidente del Concejo Municipal de Funza

Ha delegado su ponencia en la Doctora Margarita Posada, a quien se le hace un llamado. Comienza su intervención saludando. La ponencia modificatoria Licencia Ambiental del Concejo Municipal, han hecho los apartes más prioritarios a este respecto. Para el año 1998, año en el que fue inaugurada la segunda pista, dentro de la ejecución del proyecto se aseguraba que la segunda pista reduciría los niveles de ruido derivado de las operaciones aéreas, eliminaría entre el 70 y el 80 por ciento el paso de los aviones a baja altura sobre la ciudad de Bogotá y municipios circunvecinos, y se adelantaría las operaciones aéreas para que los aviones más ruidosos, aviones de tipo 1 y 2, no operaran en el Aeropuerto El Dorado. Se estableció el Plan Manejo Ambiental, que como parte del estudio de impacto ambiental, consideró entre otras medidas, la restricción de operaciones nocturnas entre las 00 y las 05 horas, la construcción de una barrera antisonora entre cinco y ocho metros de altura, el diseño de procedimientos y aterrizajes, un plan de veeduría ambiental y gestión social, todo esto al parecer quedó en el papel, pues hubo crecimiento de operaciones aéreas, las aeronaves sobrevuelan el casco urbano del municipio con mayor frecuencia, la restricción ha sido levantada en varias oportunidades, la barrera antisonora no dio los efectos que se esperaban y vale decir que el tráfico aéreo lo desviaron hacia esta región generando mayores impactos negativos en la población. Según el estudio realizado por el Instituto de Estudios Ambientales de la Universidad Nacional, la modificación de la Licencia Ambiental generaría impactos de vibración, ruido, contaminación, economía, flora y fauna, uso económico del suelo, comunicaciones, seguridad aérea, industrialización, malla vial, migración, por ello los aeropuertos que se enfrentan a problemas de ruido deben introducir una serie de restricciones operativas incluida la generada progresiva de los aviones más ruidosos. Si bien es cierto, el decreto 4822 del año 2010, suspendió las restricciones horarias para los aeropuertos del país de modo que pudieran ampliarse el número de operaciones, esta suspensión tuvo el carácter transitorio pues solo se mantuvo vigente mientras duró la emergencia vial en el país, y decía en su artículo 1, inciso 1, que dicha suspensión no podía extenderse más allá de seis meses contados a partir de la expedición del decreto 4822 del año 2010, esto era hasta el 29 de junio del año 2011, fue una disposición para atender la situación de desastre nacional y de emergencia económica, social, ecológica nacional producida por el fenómeno de la niña. Posteriormente con el decreto presidencial, da vía libre a la AEROCIVIL para operar las veinticuatro horas en la pista ubicada en el Municipio de Funza, desde el quince de diciembre de 2013, hasta junio de 2014, debido a que la pista 1 no está funcionando en su totalidad por una ampliación de 150 metros que necesita para cumplir con las normas internacionales, pero condicionados a que la entidad adoptara todas las medidas para mitigar el impacto de ruido en la comunidad vecina, pero de hecho, dicho decreto se convirtió en permanente sin tener en cuenta los impactos que le generan a la población, sólo les interesó su actividad.

La justificación de las limitaciones al área de la operación, están sustentadas en la necesidad de proteger de la contaminación sonora que esa actividad aérea genera para los habitantes de la zona circundantes, la suspensión de tales restricciones tiene como consecuencia necesaria la desmejorada de las condiciones ambientales de estas comunidades que se encuentran a la exposición constante a fuentes de ruido que superan los estandartes permisibles tales como el tráfico, horas civiles, operaciones aéreas que pueden generar daños psicológicos, fisiológicos, e irreversibles según el estudio realizado por el

Centro de Investigaciones de la Universidad de Antioquia en el año 2000. Así mismo la corte suprema de justicia ha considerado en sus sentencias que la suspensión de las restricciones para las operaciones aéreas traen como consecuencia la afectación de algunos derechos fundamentales de los habitantes de las zonas aledañas a los terminales aéreos porque carecen de vocación de continuidad.

Por lo anterior, y teniendo en cuenta que el Concejo Municipal de Funza, como entidad administrativa de control político, considera necesario hacer un pronunciamiento no en contra del progreso del país ni del desarrollo de proyectos de gran magnitud, sino a favor de la protección de los derechos fundamentales de los ciudadanos y que requieren ser atendidos como prevalencia a cualquier interés particular. Fue a partir de decisiones posteriores que el Gobierno de turno y el mismo Estado crearon el mayor problema hoy padecido por los habitantes del contorno de restricción aérea que todo aeropuerto supone, de lo cual surgen las siguientes exigencias para contrarrestar el impacto de este proyecto:

1. Realizar control y seguimiento a las medidas de ruido a las zonas de medición establecidas y autorizadas por la entidad competente. Además de llevar a cabo, la revisión constante de los motores de las aeronaves y adicional a ello el cambio periódico de la flota aérea.
2. Permitir la participación de las mesas temáticas de las zonas aledañas al aeropuerto a la hora de hacer un control sobre la medición de ruido.
3. Asegurar el mantenimiento correctivo y preventivo de las vías cercanas al aeropuerto y que son utilizadas para el ingreso a las pistas.
4. Implementar programas de fomento económico y social para los dueños de los predios afectados como compensación por la desvalorización de los terrenos por el funcionamiento del aeropuerto.
5. Dotar con implementos y equipos adecuados los centros de salud, hospitales cercanos al aeropuerto para garantizar una adecuada atención médica oportuna y eficaz ante un posible siniestro.
6. Constituir pólizas de seguros para indemnizar a las familias afectadas en caso de presentarse las pérdidas de vidas y de su patrimonio.
7. Fortalecer el cuerpo de bomberos con el fin de garantizar una atención inmediata y oportuna ante una emergencia de gran magnitud.
8. Desarrollar programas de prevención y conservación ambiental para mantener el hábitat de las especies en debitas que se encuentran en este ecosistema.
9. Generar programas de reestructuración a las viviendas colindantes que se ven afectadas por el funcionamiento del aeropuerto.
10. Realizar campañas permanentes de salud correctiva y preventiva a los habitantes de área de

influencia del Aeropuerto El Dorado que mejoren y corrijan los problemas de salud ya generados mediante costo de los tratamientos médicos a que haya lugar.

Cuando las medidas correctoras no son suficientes o factibles se aplican medidas compensatorias que compensen el impacto y el daño productivo sobre el territorio y a los ecosistemas ya sea en el propio entorno aeroportuario o en otras áreas. El Concejo Municipal de Funza. Gracias.

Antes de terminar su intervención, la doctora solicita información acerca de las diapositivas que usó en su presentación el ingeniero del aeropuerto. A lo que replica el Presidente de la audiencia que en su momento la AEROCIVIL informará sobre ésta solicitud formulada.

JAIRO ENRIQUE ESPINOSA GÓMEZ – Representante de la Mesa Temática Aeroportuaria y Social de Funza

Comienza su intervención saludando. El objetivo de la mesa era el siguiente: con el objeto de salvaguardar el medio ambiente, preservar los recursos naturales y avanzar en el proceso de unidad de todas las fuerzas vivas del municipio para analizar y estudiar la expansión de la pista del aeropuerto El Dorado y sus afecciones para la vida de todos los habitantes y seres vivos de la región, expresivamente contra los riesgos de deterioro tales como la contaminación auditiva, los impactos ambientales y sonoros, las vibraciones y los afectaciones de la salud de las personas vulnerables, el deterioro de las viviendas, la movilidad el tránsito pesado y los flujos migratorios que sin duda alguna por la operatividad de la segunda pista afectará la vida de todos los habitantes de nuestro municipio. Consientes de estas razones y con autonomía del desarrollo de nuestro territorio, apoyamos que el proceso de solidaridad e integración de los habitantes de Funza, con miras en participar en un proceso en el que podamos exigir el menor impacto posible en nuestro municipio y alrededor de un consenso basado en el respeto y protección de nuestros derechos y en la búsqueda de las soluciones concertadas para hacer más auténticos los pactos nacionales e internacionales sobre el medio ambiente y protección de la población. Como primicia la mesa considera base de su fundamento no oponernos al desarrollo del país pero dejando en nuestro accionar que el proceso no puede construirse sobre la base del perjuicio individual, trátese de una minoría o incluso de una persona, de esta forma la protección de los derechos fundamentales no deben ser sometidos al interés particular de tal manera que no puedan traer consigo contriciones a los derechos adquiridos sino que se deben mitigar, compensar, prevenir, minimizar y eliminar los riesgos y contradicciones que traen consigo la operación de 24 horas de la segunda pista del aeropuerto internacional El Dorado. Debido a que la modificación de la licencia ambiental es muy amplia, los miembros de la ciudadanía enmarcados en la Mesa Temática Aeroportuaria de Funza desean encuadrar la posición en tema de ambiente generales y profundizar en el componente de fundamentación acústica y al finalizar damos unas conclusiones generales. Por tal motivo consideramos un criterio filosófico en el que se dice que errar es cuestión de método.

El aeropuerto opera en una licencia ambiental única, sin embargo el ruido, y las aeronaves es manejado y controlado básicamente por el organismo ambiental asignado a la AEROCIVIL y su operador aeroportuario designado a OPAIN, sin embargo la AEROCIVIL es a la vez regulador y prestador y esa

situación deberá ser tomada en cuenta a evaluar la necesidad de implementar cualquier medida de acción.

Existen unos ejemplos de mejores prácticas en su gestión ambiental pero estas parecen estar coordinados dentro de un plan general de acción y gestión que establezcan metas y objetivos acompañado de indicadores clave para el desarrollo que demuestren como las estrategias de actividades de mitigación están funcionando.

Otro motivo de gran preocupación de las comunidades es el record histórico de la suspensión habitual de las comisiones establecidas en el permiso ambiental del aeropuerto por diferentes razones, en especial en lo referente al ruido nocturno.

Así mismo existen justas declamaciones y preocupaciones en el Municipio, en su administración y en sus comunidades sobre lo que percibe como falta de transparencia en el diseño de evaluación, implementación y formulación e información de todas las estrategias de gestión de la AEROCIVIL y de OPAIN y de sus diferentes contratistas para desarrollar actividades de información y socialización por eso se quiere determinar que si no hay adecuadas mediciones jamás podrán ser tomadas decisiones acertadas.

Pero las decisiones en el Estado lleno de imprecisiones e improvisaciones no se está argumentando la razón ni en el beneficio colectivo, en efecto a pesar de las advertencias y observaciones propuestas para corregir a tiempo y rediseñar el proceso de modificación del aeropuerto durante la última década, se ha producido una de errores que hoy ponen en riesgo la competitividad del aeropuerto lo cual ha costado tanto construir. Primer error: no mirar el entorno. Fue adoptado con lineamientos generales llamados Plan Maestro cuando esto en realidad era apenas una propuesta de distribución del equipamiento sin referencia alguna en el entorno y sin resolver su articulación con los sistemas generales de servicios públicos como el ideal de espacio público no considerando los impactos del incremento de pasajeros de carga para la alta influencia, nunca se pensó estratégicamente en hacer reserva de suelos en los alrededores para futuras expansiones y para obtener una operación más segura. Se desconocieron las normas de ordenamiento territorial establecidas en la ley 388 de 1997, se planeó a la vieja usanza: el dueño del predio actúa como un soberano y el desarrollo es comparable al de una construcción de un centro comercial. En el caso del principio de cursa ignorante en el POT del municipio del área de influencia directa a lo cual estas comisiones podrán ser más costosas ya que en este municipio se están desarrollando planes nacionales de vivienda y otras construcciones a lo que debía encerrar una crucial infraestructura entre las zonas que están interesadas urbanísticamente.

Segundo error: negar el futuro. Lo menos grave del Plan Maestro se avocó sobre la base de proyecciones pesimistas información de 1999 junto en medio de la crisis económica. Tercer error: no mirar el presente. Se ignora la transformación que ya venía ocurriendo en Bogotá y sus principios vecinos, lo mismo que el incremento de las exportaciones nacionales. No entender la ciudad como aeropuerto. Hoy en el mundo los aeropuertos no solamente son una infraestructura para entrar y salir aviones, sino una fuente estratégica de empleo, una zona de actividad empresarial, como resultado de

este enfoque una fortaleza es considerarla operación en las habilidades del territorio, hecho este que es nuestro caso, nunca se cumple, despotricando un gran potencial humano disponible, Quinto error: La posesión. Desde el 2001 se formularon recomendaciones y debates con técnicos pero no se ha hecho una realización rumbo a la noción que siempre auguró y que presumen a esta posesión. 6. La gestión. Esto se está cometiendo ahora cuando se está debatiendo pero aun ahora los autos están en manos de los concesionarios por causa de la construcción que aparece ser ordenador de infraestructura sino el ordenador de intervenciones urbanas municipales. Concluye diciendo que si no se toman las medidas adecuadas es complejo o nulo tomar las decisiones acertadas.

YADY DULFAY GONZÁLEZ OVALLE – Coordinadora y Secretaria Técnica de la Alcaldía Municipal de Funza

Expone que todo proyecto debe interactuar con las comunidades estableciendo diálogos de concertación, y no de socialización, que permitan el bienestar de la sociedad y que no beneficie el interés particular. Dice que no están en contra del desarrollo del país pero no apoyamos el proyecto que sea impuesto a la fuerza, éste debe ser mediante diálogos propositivos que beneficie a todas las partes sin desmejorar la calidad de vida de los seres humanos y el medio ambiente.

Al particular, una vez realizado el estudio de impacto ambiental presentado por la AEROCIVIL encuentran: falencias metodológicas ya que no tienen en cuenta el análisis cualitativo; debilidades en la construcción del modelo matemático en los niveles de ruido; falencias estructurales y metodológicas ajustadas a conveniencia; estudio biótico mediocre, inconcluso, no toman en cuenta el humedal Gualí el cual es 1906 hectáreas y 700 hectáreas directamente se ven afectadas. Dejan de lado 18 camillas de aves, 33 especies en general, 17 acuáticas 6 migratorias y 6 en via de extinción para lo cual acabamos de radicar documentos de certificación de la CAR donde certifica que si hay humedal dentro del aeropuerto y donde sí se ven afectadas las especies endémicas por la operación del aeropuerto. No realizan estudios a la afectación de la salud humana a profundidad. Falta estudio del daño estructural ocasionado por el ruido a las construcciones. No se realiza estudio económico a profundidad. No se establecen planes de prevención, mitigación y compensación según sea el caso. No muestran la realidad de los hechos acontecidos con la comunidad.

Por lo cual solicitamos: incluir todos los aspectos mencionados anteriormente dentro del estudio sin exclusión ninguna, realizar un ruido del monitoreo de forma regular y no el de promedio ponderado ya que este modelo matemático no es el más adecuado para medir el ruido de este aeropuerto. Realizar censo real de las personas afectadas por el ruido para así realizar seguimiento médico adecuado a estas personas, incrementar censos continuos mas no escalonados como actualmente lo están realizando los aviones con el ánimo de disminuir las ondas sonoras que nos afectan, establecer nuevas rutas aéreas que eviten sobrevolar las áreas con mayor concentración humana, realizar de manera inmediata el cambio de flotillas con el ánimo de disminuir el ruido y la dispersión de gases, realizar compensación ambiental debido al daño que está generando a ecosistema mediante siembra de árboles, limpieza y espejo de agua, recuperación de vallados y construcción del parque Gualí.

Debido a la probabilidad de que haya un siniestro aéreo, solicitamos equipos especializados con espuma, equipos aminizados, equipos de respiración autónoma y capacitación al personal de bomberos, pavimentación y mantenimiento de la malla vial de la vereda La Florida ya que por causa de las obras del aeropuerto estas vías están en muy mal estado.

Establecer programas de fomento que coadyuven al fortalecimiento de la producción avícola y lechera, la cual está siendo muy afectada debido a los altos niveles de ruido que están generando altos niveles de estrés en los animales, esto pone en riesgo la seguridad básica alimentaria de la región, creación de hogares de paso o plantas de lubricación en los hábitat naturales para las especies que por la operación del aeropuerto se están viendo afectadas y las ha llevado a desplazarse o desaparecer. Implementar un programa de salud ocupacional con planes de prevención y corrección para la comunidad, este debe ser a corto, mediano y largo plazo ya que los efectos se verán reflejados en el tiempo. La aeronáutica debe darle a la comunidad una póliza de salud a perpetuidad que permite enfrentar situación económica, social y psicológicamente, los temas de salud física que conlleve los efectos nocivos de la operación aérea.

El Plan de Manejo Ambiental debe ser vitalicio no proyectado corto plazo como lo establece el estudio ya que los efectos son a largo plazo tanto para el ser humano como para el medio ambiente, estos debe recurrir al Plan de Contingencia reales para mitigar sus efectos.

Solicita que se tenga en cuenta el estudio técnico de la Universidad Nacional de Colombia sin exceptuar ninguna de las recomendaciones. Solicita categóricamente establecer una interventoría que garanticen independencia e idoneidad avalada por todas las comunidades, por todo lo anterior se debe realizar nuevamente el estudio de impacto ambiental del Aeropuerto Internacional El Dorado y este nuevo estudio debe darse en mesas de concertación y dialogo, se considera la ampliación del manejo y funcionamiento de la pista 2 del Aeropuerto Internacional El Dorado altamente agresivo contra los derechos inherentes al ser humano como la vida, la integridad personal, física y psicológica, la salud, un ambiente sano y a la protección de las riquezas naturales.

Se hace necesario de conformidad con los argumentos esbozados solicitar que los estudios presentados por la aeronáutica civil se realicen y se presenten de forma profesional y ética que abarquen de forma real los impactos negativos que se presentan de tal forma se puedan generar mitigaciones y compensaciones acordes a las necesidades del municipio sin tener que perder el patrimonio cultural y natural que nos caracterizan.

CESAR IVÁN CALIFA MONTAÑA

Manifiesta estar a favor de que se le den intervención a todos, incluso los que no estén inscritos tienen la palabra porque los que están asistiendo a esta audiencia son una mínima parte de la población que se ve afectada porque no le dieron la suficiente incursión a esta audiencia, a las comunidades afectadas para que asistieran o se hicieran presentes. Por eso es una solicitud que le hace a la mesa de que los que no estén inscritos también se tome la palabra porque esta es una audiencia pública, y es una audiencia que también se está haciendo a escondidas de la gente, de los afectados cuando no se les da la suficiente

comunicación para que asistan.

Recuerda que en meses pasados se llegó a una audiencia en Corferias, esa audiencia se les echó abajo precisamente por eso, porque no hacen las convocatorias a los afectados, se ve el auditorio vacío y aun así quieren declarar esta licencia ambiental, licencia ambiental que con la primera pista, funcionando las 24 horas hay unos daños irreparables en la salud humana y dónde está el Estado reparando esos daños, han pasado más de 50 años y no han reparado esos daños.

Expone que la gente tiene escrituras que constan de 1930 y el aeropuerto esta de 1950 para adelante. Aparte de esto el Estado ha sido irresponsable en otorgar licencias ambientales, en otorgar licencias de construcción en zonas de afectación del aeropuerto.

Dice que el Estado es responsable en otorgar licencias de construcción al pueblo para que construya. Manifiesta que el Estado y las Autoridades Ambientales han sido negligentes, los alcaldes han sido negligentes, y la verdad, esto no es un progreso para el país cuando es un saqueo para el saqueo del país porque el Aeropuerto El Dorado es el puerto más seco que hay en Suramérica. Sacan la mercancía del país, y tal aeropuerto no es para que Funza, los Facatativeños, los Madrileños salgamos por el mundo a viajar en avión. Es para aumentar un aeropuerto de carga porque le dieron vía libre a los tratados de libre comercio y ahorita las multinacionales están mirando cómo profundizan el saqueo del país y en eso constan esos planes estratégicos del aeropuerto, por eso no le dan difusión a esto, porque les conviene llevar estos planes a cabo por encima de la población, porque hay intereses de las multinacionales. Ese es el bosquejo del saqueo del país, por la noche, los aviones que dejan sordos a la gente no son los aviones de pasajeros sino los de carga porque los sobrecargan de mercancías para llevar al extranjero y al sobrecargarlos para despegar deben hacer mayor ruido y eso es lo que tiene ensordecida a la gente de Fontibón y la gente de Engativá y parte de la gente de Funza si llega a trabajar esta pista. Puntualiza en que está totalmente en desacuerdo en que este plan se lleve a cabo en el aeropuerto porque no es para el desarrollo del país. Dice que no responde a los intereses del pueblo y a la soberanía, y aquí se ve reflejado porque no citan al pueblo.

Manifiesta que se debe citar al pueblo, y convocar a las autoridades para que se puedan tomar decisiones. Dice que no hay estudios por parte de la administración parte de la Alcaldía de Funza, contraponiéndose al Aeropuerto. Agrega que no hay unidad de los alcaldes, no está Funza, Mosquera, Facatativá, Madrid, sólo hay uno, no hay unidad. Donde está el alcalde de Fontibón, de Engativá, debería estar aquí, la comunidad debería estar aquí, convóquenlos, a mí se me sale de las manos pues soy del pueblo. Los que deberían convocar son las autoridades responsables de hacer esta audiencia, y como gente del pueblo responsables deberíamos exigir que esta audiencia se eché abajo y se haga una nueva con la presencia del pueblo, porque así, esto a escondidas del pueblo, vamos a seguir reproduciendo este sistema de explotación.

DIANA PAOLA JARA DIAZ – Representante del Concejo Municipal de Desarrollo Rural

Una vez realizado el estudio del impacto ambiental encuentran que la modificación de la licencia

ambiental ha tenido efectos positivos para el proponente del proyecto, pero así mismo ha generado impactos negativos en las personas, en el sistema físico y biótico, en los sistemas de salud, económico, social, en todas las áreas de influencia de este proyecto. Quieren dejar un precedente de los efectos negativos que tenemos que enfrentar en nuestro diario vivir, teniendo en cuenta que es un alto costo el que estamos pagando los habitantes del sector y dejando claro que el interés social prevalece sobre los intereses individuales, el tráfico aéreo y el excesivo paso de vehículos de carga pesada crean impacto por las actividades de la operación del aeropuerto, interfiriendo en la seguridad de las personas, el descanso y el bienestar causando molestias continuas en estos habitantes, un ejemplo claro es la disminución auditiva, el estrés, la alteración del sueño, así mismo ha generado efectos secundarios como la fatiga, estado de ánimo deprimido, problemas psicológicos, respiratorios, entre otros. Otro punto importante a considerar son las características de los suelos. Si bien sabemos, Funza cuenta con suelos ricos para las explotaciones agropecuarias, pero esto se ha visto altamente afectado ya que el desarrollo agropecuario se ha visto afectado, nuestros campesinos obtienen el sustento directo para sus familias por medio de los diferentes sectores agropecuarios, pero esto, en vista de que las operaciones del aeropuerto han traído problemas producidos por el ruido han generado estrés en los animales de granja lo cual ha decaído el rendimiento, la susceptibilidad a las enfermedades, disminución ingesta de los alimentos, reducción de la fertilidad, entre otros han generado una disminución latente en la actividad económica de las áreas rurales poniendo en riesgo la seguridad. Por eso hoy de acuerdo a lo expuesto, los habitantes del sector Cacique Km2, La Florida, La Isla, Alto Casa Blanca, el Coclí y todos los habitantes del municipio de Funza, exigimos que tengan en cuenta las solicitudes que surgen a raíz del impacto generado por el Aeropuerto Internacional El Dorado. Tenemos como objetivo primordial generar compatibilidad con un desarrollo sustentable entre el Municipio de Funza y los proponentes del proyecto. Es necesario entonces diseñar y establecer programas que garanticen la calidad de vida de los habitantes del área de influencia afectada. Implementar un programa de salud preventiva y correctiva de alto alcance en busca de mejorar la salud física y morfológica de todas las personas afectadas. Es vital que las personas cuenten con una póliza extracontractual que sirva para las enfermedades propias de la generación del ruido, vibraciones y en caso de accidente aéreo. Aplicar un programa de fomento agropecuario con el fin de apoyar a los campesinos que se han visto afectados en sus diferentes explotaciones agropecuarias mejorando los índices de rentabilidad, plan semilla, apoyo rural y asistencia técnica son las necesidades que prevalecen en nuestro sector. Establecer un plan de contingencia real, planes de monitoreo con seguimiento y control constante, mejorar las vías de acceso a las zonas afectadas, apoyar al cuerpo de bomberos en infraestructura y capacitación de personal. Socializar en la Instituciones Educativas que se encuentran en las áreas de influencia, las instituciones en general del municipio sobre el manejo del riesgo ante un siniestro ya que es algo latente. Fomentar dentro del municipio programas de capacitación profesional y técnica con el fin de generar integración laboral en las diferentes áreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, teniendo preferencia en la contratación laboral a las personas que se encuentran en las áreas de influencia. Queremos dejar claro que las solicitudes anteriormente mencionadas deben ser asumidas a cabalidad por el proponente del proyecto como único favorecido ya que no ha traído de ninguna manera beneficios en infraestructura, desarrollo social o desarrollo económico para los habitantes. La modificación de la licencia ambiental no puede ser acomodada a los intereses de un particular, debe ser clara, duradera, verídica y real, de ninguna manera estamos asumiendo defensa ante esta problemática, pero mientras no tenga un nivel de vinculación de lo

que nosotros percibimos como problema la sostenibilidad de esta decisión es a corto plazo, de otra manera, nosotros y las próximas generaciones, seguiremos plasmando las inconformidades ante este proyecto, debemos luchar por el interés común y no el del particular, debemos romper las cadenas de desconfianza y deslealtad que es con lo que han venido trabajando con este proyecto, no han sido claros. Todas las ideas son buenas cuando estamos propendiendo por un desarrollo sostenible en busca de un mejor futuro para nuestros hijos.

MARINA SANDOVAL MURILLO

Da lectura a la ponencia titulada "Afectación del Aeropuerto El Dorado en la vereda El Cacique Km 2 del municipio de Funza, Cundinamarca". Según estudios realizados por la Unión Europea, al volar un avión contamina la atmosfera con gases y al quemar el combustible, deja estelas blancas que contribuyen al cambio climático en un 15%, disminuye las precipitaciones, aumenta la temperatura, produce aridez al suelo, disminuye las reservas fluviales, con una mayor probabilidad de incendios, prolifera las plagas, la contaminación produce efectos nocivos, fisiológicos y psicológicos, alto riesgo de sordera por la exposición al ruido, los ruidos muy fuertes son causa de infartos, insomnio, fatiga, estrés, tensión arterial altas, etc.

Desde el año 1959 cuando fue inaugurado el Aeropuerto El Dorado ha venido afectando al Municipio de Funza, especialmente al sector rural.

En 1998 se dio al servicio la pista sur operada por todo tipo de aviones solo se restringió el sobrevuelo nocturno en la ciudad de Bogotá.

Al parecer a la AEROCIVIL la población de Funza no le importa o no existe, pues los vuelos de oriente a occidente están permitidos en un 100% entre 12.00 p.m. a 5:59 a.m. afectando el descanso de quienes habitamos el sector.

En la vereda el Cacique Km 2, se encuentra un asentamiento cuyas tierras han pertenecido a las familias que las habitan desde 1934, 25 años antes de empezar a funcionar el Aeropuerto El Dorado, nunca se tuvo en cuenta la comunidad, cuando autorizaron el funcionamiento de la pista sur, quedando dentro del cono de aproximación de los aviones, causando los siguientes problemas:

A LA SALUD: Pérdida auditiva progresiva, han aumentado los casos de hipertensión en personas cada vez más jóvenes, problemas respiratorios y estrés.

AL MEDIO AMBIENTE: En el trayecto de los aviones pasan por encima del humedal el Gualí en diferentes puntos como consecuencia la fauna y la flora has ido desapareciendo.

EN LO ECONOMICO: Teniendo en cuenta que esta zona es agrícola y ganadera y forma parte de la reserva alimenticia del municipio. El ruido de los aviones produce estrés al ganado disminuyendo la producción de leche.

EN LO CULTURAL: Una de las fincas más afectadas es El Cacique de gran valor histórico y cultural pues allí estuvo situada BACATÁ capital de los MUISCAS que en el siglo XVI dio origen a la leyenda de El Dorado.

Todos estos años hemos vivido con todos estos problemas, ante la indiferencia de los operadores del aeropuerto, viendo cada vez cómo nos invaden más ya que mientras ellos disfrutaban sus cuantiosas ganancias nosotros asumimos las pérdidas.

Ahora quieren operar las 24 horas, no entendemos por qué razón están solicitando licencia ambiental cuando observamos que se encuentran operando según monitoreos realizados vemos que a partir de las 12 de la noche la frecuencia de salida de los aviones es cada dos minutos y según encuesta realizada en el sector a los habitantes de la vereda en la que se les preguntó si les molestaba el ruido de los aviones ellos contestaron que sí especialmente en la madrugada entre 12:30 a.m. a 5:45 a.m. especialmente.

Aclaremos que nuestra comunidad no se opone al progreso, pero pedimos Señores de la ANLA tener en cuenta todo lo anterior al momento de conceder la licencia y que las frases "EL BIEN COMUN PREVALECE SOBRE EL PARTICULAR" y "LA LEY ES LA LEY Y HAY QUE CUMPLIRLA" no vulnere los derechos de una comunidad que ha permanecido durante varias generaciones en el sector.

Además, a quienes operan el Aeropuerto El Dorado evalúen y compensen todo el daño causado al Municipio de Funza, especialmente a la vereda El Cacique Km 2.

NOTA: Los residentes de la vereda El km 2 pedimos a la administración de Funza tener representación dentro de la mesa temática aeroportuaria del municipio.

Anexo: fotos, monitoreo, título de propiedad, examen médico con pérdida de audición.

CONTINUACIÓN DE LA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL EN EL CENTRO DE ESTUDIOS AERONÁUTICOS – CEA DE LA AEROCIVIL

En las instalaciones del Centro de Estudios Aeronáuticos de la Aeronáutica Civil, ubicado en la Avenida El Dorado No. 103-23 Auditorio Rafael Valdez, de la ciudad de Bogotá D.C., el primero (1) de julio de 2015, siendo las 08:30 a.m. se dio inicio a la continuación de la Audiencia Pública Ambiental dentro del Trámite de modificación del Licencia Ambiental iniciado con el Auto 1414 del 10 de mayo de 2012 para el Proyecto "Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado" localizado en jurisdicción de la ciudad de Bogotá D.C. y del municipio de Funza, en el departamento de Cundinamarca, que adelanta ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, bajo el expediente LAM0209, la cual fue ordenada mediante el Auto 121 del 13 de enero de 2015 y convocada mediante Edicto fijado a partir del nueve (9) de junio de 2015, en la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Alcaldías Locales de Engativá y Fontibón, Personería Distrital de Bogotá D.C.,

Personerías de las Localidades de Engativá y Fontibón, Personería Municipal de Funza, en la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR y en la Secretaría Distrital de Ambiente.

JULIO RAMÓN ACOSTA – En representación de los solicitantes de la Audiencia Pública

Manifiesta que como afectado de la operación de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado, representante de la comunidad y solicitante de la Audiencia Pública Ambiental pide de forma respetuosa, a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, no autorice la ampliación del horario de operación de la segunda pista, las 24 horas, como lo pretende la Aeronáutica Civil. Dice que debe quedar claro que esta audiencia es solicitada por la comunidad para socializar públicamente ante el ANLA, Autoridades Nacionales, Distritales y Organismos de Control nuestra posición en contra de la ampliación de horario de la pista. Solicita se dé cumplimiento a lo establecido en la Constitución Política en los siguientes Artículos: .Art. 2. Facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan. Todas las comunidades afectadas con la operación de la segunda pista no han sido consultadas en las medidas que se piensan tomar, y que afectan y afectarán la calidad de vida de todos. El Artículo 44 de la Constitución que determina que son Derechos fundamentales de los Niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social. La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo, armónico e integral y en el ejercicio pleno de sus derechos. Cualquier persona puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores. Los Derechos de Los Niños prevalecen sobre los derechos de los demás.

Expone que la ampliación en el horario de operación de la 2da pista las 24 horas, ponen en riesgo los preceptos constitucionales que establece este artículo y como lo dice la parte final "Los Derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás". Al igual que los niños, estaremos afectados los jóvenes, los adultos y los adultos mayores en todo el tema de salud. El Artículo. 49 La atención de la Salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado. Toda persona tiene el deber de procurar el cuidado integral de su salud y la de su comunidad. Como ciudadanos y representantes de la comunidad, solicitamos la protección y cuidado integral de nuestra salud y la de todos los hombres, mujeres y niños que la componemos. El estar sometidos permanentemente a decibeles de ruido superiores a 45, en el tiempo afectan la salud y calidad de vida de los ciudadanos, como lo determina el estudio realizado por la Universidad de Antioquia, en el año 2000. Artículo. 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlos.

Solicita que se les proteja el Derecho a gozar de un ambiente sano, tener el derecho al descanso y al sueño. Nuestra solicitud se fundamenta en el estudio contratado por la Secretaría de Salud de Bogotá con la Universidad de Antioquia en el año 2000, a través del contrato 271 de 2000, que tiene por objeto: desarrollar un diseño adecuado técnica y financieramente con el fin de determinar el impacto del ruido sobre la salud auditiva y psicológica en la población humana que habita dentro del área de influencia de las operaciones del Aeropuerto el Dorado de Santa fe de Bogotá en las localidades de Engativá y Fontibón. A través de este estudio, se pudieron determinar los posibles efectos a largo plazo que se producen por la exposición al ruido, clasificación de la evidencia causal existente y los valores

observados en los límites permisibles. De este análisis extrae la siguiente conclusión: "En suma, de acuerdo con el conocimiento existente hasta el momento, los principales efectos nocivos del ruido son: 1. Disminución de la capacidad auditiva 2. interferencia con la comunicación oral 3. Perturbación del descanso y del sueño 4. Efectos en el sistema cardiovascular 5. Efectos mentales y del rendimiento 6. irritación en los hogares 7. Interferencia con labores cotidianas" "El ruido es la más común de las causas de perturbaciones y trastornos en el sueño de las personas. Estos efectos están relacionados con el nivel de ruido y la frecuencia de exposición de los sujetos. Cambios demostrables en este aspecto, han sido observados en personas expuestas a ruidos de 45dB, en adelante, en casi todos los casos".

SITUACIÓN, IMPACTOS Y CONSECUENCIAS El mayor impacto del Macroproyecto corresponde a la contaminación por ruido, la contaminación atmosférica y el calentamiento global proveniente de las operaciones de aeronavegación del Aeropuerto El Dorado, impactos incrementados por los planes de ampliación del funcionamiento. Con respecto al ruido, los estudios y cuentas de fonoaudiología arrojan cifras por encima de 75 decibeles, de los cuales máximo 50 decibeles pueden aceptarse en términos de salud de conformidad con la Organización Mundial de la Salud - OMS, siendo la norma en Colombia demasiado laxa al permitir 65 decibeles, y en la práctica estar por encima de éstos, además de funcionar en medio de un área residencial.

Ahora se propone por la Aeronáutica Civil le otorguen permiso para que El Dorado sea un Aeropuerto de cielos abiertos, con esto se busca poder recibir muchas empresas Internacionales para que operen en la terminal de Bogotá, En los medios de comunicación, funcionarios del Gobierno Nacional han planteado pasar de 52 vuelos a 90 por hora, generando un mayor impacto y con operaciones cada minuto y por las dos pistas simultáneamente. En la actualidad se puede observar la salida de aviones al mismo tiempo por las pistas 1 y 2. Dice que siempre hay mentiras por parte del Gobierno Nacional y la Aeronáutica Civil con la comunidad. 1. Audiencia Pública para la licencia ambiental 2da pista, en el año 1995 el Ministerio de Medio Ambiente, reunía a las comunidades en el Colegio Luis Ángel Arango para hacer conocer la propuesta de la licencia y discutir sobre el tema. La sorpresa fue que simultáneamente en el Ministerio de Medio Ambiente se estaba firmando la resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995 que permitía la construcción de la segunda pista. La comunidad se sintió utilizada y manipulada, como hoy nos estamos sintiendo. 2. La Aeronáutica presentó a las comunidades un folleto donde se informaba que la operación de despegue de aviones se realizaría de oriente a occidente y aterrizaje de occidente oriente, así no habría mayores problemas de ruido en los barrios aledaños a la pista, con esta información la comunidad se tranquilizó. La sorpresa fue cuando se puso en operación la pista y los aviones despegando de occidente a oriente. 3. Las permanentes modificaciones a la licencia ambiental, la resolución 1330, en esta se establece hacer estudios para determinar la población que estaría impactada con 65 decibeles de ruido en el día, la sorpresa se da cuando sale la resolución 1389 de 22 de noviembre de 1995, estableciendo que la población expuesta a 65 decibeles promedio, con esa determinación el impacto del ruido sobre la comunidad en el día podría afectarnos con 100 decibeles y en la noche con la operación de las dos pistas y al bajar la operación Aérea se calculaban unos 30 decibeles, luego la operación era sumar día y noche y les daba como resultado 65 decibeles promedio ¿están cumpliendo?, otra mentira Los impactos de ruido y vibraciones afectan techos de casas que se cayeron y nadie respondió, en la actualidad existen grietas en las viviendas y nadie responde.

Se pregunta ¿Por qué motivo el Ministerio de Medio Ambiente, no da cumplimiento a la resolución 627 de abril 7 de 2006, por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental, en donde se especifican los estándares máximos permisibles de estas emisiones. En razón de lo anteriormente expuesto, respetuosamente solicitamos dar cumplimiento a la declaración de Derechos Humanos de Naciones Unidas, así como de las disposiciones contempladas en la Sentencia T-760 de 2008 de la Corte Constitucional, específicamente en lo dispuesto al derecho a la salud como derecho fundamental. Al respecto, nos acogemos a lo consagrado en esta declaración, específicamente 1. La igualdad de protección de la ley." 2. Protección a un nivel de vida adecuado para la salud y el bienestar. 3. El principio de igualdad y la no discriminación. Para la comunidad no resulta clara la aplicación de la normatividad existente, en el sentido de que al Aeropuerto El Dorado se le han concedido permisos que transgreden la Resolución 627 de abril 7 de 2006 y además sin tener en cuenta los impactos negativos sobre las comunidades circundantes a este Aeropuerto. La comunidad quiere dejar claro ante las autoridades Nacionales y Distritales los siguientes puntos: 1. No se autorice la ampliación de horario de operación de la segunda pista. 2. Exigimos de gobierno nacional que de la sobre taza aeroportuaria se asignen recursos para la protección de la salud de las comunidades afectadas con la operación del aeropuerto, construcción de nuevas vías que des embotellen los trancones que se forman por la entrada y salida del aeropuerto y fortalecer los organismos de atención de emergencias. 3. En el tema social den oportunidades de trabajo y educación a las personas de Fontibón, Engativá y Funza afectadas con la operación del Aeropuerto. 4. ¿Qué posición tomará la Procuraduría General de la Nación, la Defensoría del Pueblo y la Personería de Bogotá, como entidades encargadas de la protección de los Derechos Humanos? Por otra parte, como comunidad, queremos aprovechar esta oportunidad para extenderle las siguientes inquietudes: 1. Con la operación de la segunda pista, las comunidades aledañas estamos en una zona de alto riesgo y amenaza de ocurrencia de accidentes aéreos. Vale la pena recordar el accidente aéreo ocurrido hace unos años en el Barrio La Rosita - Fontibón, donde una avioneta se desplomó sobre una casa, causando siete (7) muertes y pérdidas materiales en varias viviendas alrededor. Y hace dos meses un avión, que puede ser de tercera categoría pero es de lo más riesgoso que tiene la aerolínea suramericana cuando se cayeron una cantidad de elementos que casi transgrede la salud y la vida de algunos ciudadanos. Nos preguntamos por qué motivo la Aeronáutica Civil, en el informe presentado a A.N.L.A no incluyo como afectados a los residente de los barrios, Las Brisas, Selva Dorada, Refugio, Versalles, internacional, Cábmulos, Las Flores, El Triunfo, Cabañita, Villa Beatriz, Veracruz, La Rosita, La Isla; urbanizaciones, Rubén Vallejo, San Antonio, Molinos de la Abadía, Cofradía manzanas 42,43, 44, Urbanización Ofir, Villas del Pinar, 6, 7, 8, y los nuevos sectores afectados con la operación como Ciudad Salitre, Hayuelos y la Felicidad, entre otros. En el informe aparece que en el barrio Puerta de Teja (Fontibón) están afectadas 9 casas y 40 personas, en el sector hay más de 150 casas y están impactadas con la operación de la pista 1 y 2. Solicitamos una auditoría a los barrios y los predios donde se realizaron algunas insonorizaciones, las cuales no cumplieron con la mitigación de ruido, Se hace extraño cómo presentan en el informe que unos pocos predios de Atahualpa, Modelia, Ferrocaja, San José, La Cabaña y Versalles son los únicos afectados con la operación de la pista. Hoy estamos expuestos a niveles de ruido superiores a los 70 db, por encima de los 45db determinados en el estudio contratado por la Secretaría de Salud en el año 2000. En la actualidad encontramos por todos los barrios afectados con la operación de la segunda pista personas desde niños hasta adultos mayores con problemas auditivos, de rendimiento y cáncer entre otros. ESTUDIO DEL HOSPITAL DE FONTIBÓN

Diseño de un Sistema de Vigilancia Epidemiológica de los Efectos en Salud por Contaminación Auditiva (2006 - 2010) Los resultados arrojan que en las WZ Fontibón, Fontibón San Pablo y Capellania, según los mapas de ruido, exceden los límites permisibles y predominan niveles de presión sonora por encima de los 70db, además se observó que más del 70% de la población total identificada corresponde al ciclo vital de adulto mayor y cerca de 60% de esta población se ubica en .zonas donde los niveles de presión sonora están por encima 70dB. **INFORME TÉCNICO SOBRE LA EVALUACIÓN DE LOS NIVELES DE RUIDO DE AERONAVES DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DEL AÑO 2014** De acuerdo con este informe, elaborado por la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA), Subdirección de Calidad del Aire , Auditiva y visual, fue posible verificar los excesos en los niveles máximos permisibles de ruido en los puntos específicos basándose en el confort acústico propuesto en la norma nacional de emisión del ruido y ruido ambiental. Respecto a las excedencias, se encontró que el horario nocturno es el horario más crítico debido a que el confort acústico es más exigente entre las 21:01 y las 07:00 horas. De la misma manera, se pudo evidenciar en los resultados obtenidos de dicho informe, la problemática de ruido en el aeropuerto que afecta directamente a la ciudad de Bogotá D.C. También se resalta en el estudio que aunque el número de operaciones es un factor influyente en los niveles de ruido, así mismo lo es en mayor medida el peso de los aviones, ya que entre mayor sea este, mayor será la potencia neta por motor necesaria para elevar la aeronave, mayor será el nivel de ruido permitido, lo cual se traduce en un aumento de la ruidosidad percibida. Solicitamos copia de las actas de las reuniones que realizó la Aeronáutica Civil con las comunidades, donde socializaron las medidas de mitigación ambiental y el registro de asistentes para verificar que las personas si participaron.

Por ultimo quiero dar las gracias a la Universidad Iberoamericano que entró a apoyarnos con otros estudios que va a hacer en la salud de las comunidades aledañas a la segunda pista, al colectivo de abogados José Albear que nos está acompañando en el proceso de unas demandas que va a entrar hacia la Aeronáutica Civil por la violación de nuestros derechos y también quiero agradecer a la entidad internacional que ya también entró a apoyarnos en el proceso de la verificación de la violación de los derechos de la comunidad. Por último, lo vivo en carne propia, a mi sobrina ya le dijeron que la tenemos que tener casi que escondida porque la niña no puede estar expuesta a ruidos grandes porque ya tiene problemas graves auditivos, pero igual lo vivo yo con mi hija desde hace tres años, a mi niña ya le encontraron pérdida de capacidad auditiva en un oído del 40% y en el otro del 20%, esa niña ve un avión y se esconde y se agarra sus oídos y como le pasa a estos seres queridos míos, le pasa a los hijos de esta comunidad que están acá, le pasa a los adultos mayores, le pasa a los jóvenes, quiero decirles en ustedes está, que por favor, protejan nuestra salud, nos protejan a los ciudadanos y ante todo que nos protejan la vida, porque de lo contrario ustedes serán coautores de la cantidad de muertes que ya se nos están empezando a dar por no haber tenido las decisiones a tiempo. Muchas gracias.

GLORIA MOLINA – En representación de los solicitantes de la Audiencia Pública

Inicia su intervención saludando a toda la Audiencia. Presenta una intervención resumida indicando que va tocar unos temas, ya que el tiempo no permite que se ahonde en la ponencia de manera completa, la cual ha sido radicada para que la autoridad haga el seguimiento debido, y señala que otros compañeros que van a hacer adelante sus exposiciones van a cubrir los otros temas que les están haciendo falta.

Agradece a todos por el trabajo, la dedicación y el apoyo que les han brindado el día de hoy. Proyectó un vídeo en el que ilustra la operación de un avión. Comenta "seguramente estos no son aviones de cuarta generación", La señora Gloria continua su intervención diciendo que no podía comenzar esta exposición sin traer directamente la afectación y la opinión de sus comunidades, como pueden ver en la imagen es la realidad, señala que no son los estudios, ni son las palabras, ni son las cosas que se puedan acomodar de manera pertinente, esta es la comunidad que está siendo afectada en este momento que se supone ya debería estar siendo incrementadas las medidas operacionales que se proponen en el plan de manejo.; continua diciendo que es sobre este análisis de manejo ambiental que se va a centrar de manera puntual.

Dice que el proyecto fue concebido de manera inicial, ingeniado y conceptuado cuando ni siquiera el Ministerio de Medio Ambiente existía, fue en ese lapso, y tampoco existía una ley que regulara el tema de la normatividad de empalme y las licencias, por eso queda como en un híbrido que se llama proyectos de transición y se tiene que armar como a retazos como a pedazos, lamentablemente eso hace que nunca se le hayan hecho los seguimientos adecuados.

También manifiesta y pone en evidencia que al día de hoy, hace veinte años, en ese proceso primero de plan de manejo ambiental, proponían las cosas que está en rojo y van a coincidir con las presentaciones que tiene el plan de manejo el día de hoy, como novedad, cambios en el manejo de los vuelos, en las mismas direcciones que de este a oeste, de oeste a este, bueno, ya la misma comunidad entiende de todo lo que siempre se habla, restricciones en el tipo de aeronaves, procedimientos en la reducción del ruido y restricciones para el uso de la tierra. De eso se hablaba hace veinte años, y se habla hoy, en este nuevo plan de manejo ambiental?, se habló básicamente lo mismo pero en un enfoque equilibrado que es lo que ampara la base del día de hoy, dejando atrás otras medidas; también se habló de la reducción del ruido en la fuente, la planificación del uso del suelo y de procedimientos operacionales con la mitigación del ruido, de restricciones en la operación de las aeronaves, afirma que se está diciendo lo mismo, qué pasó en estos veinte años, se pregunta, por qué el día de hoy están proponiendo un plan de manejo ambiental y con la palabra "enfoque equilibrado" se le quiere dar un toque tal vez de actualidad, es la pregunta que le hace a los entes de control.

De manera seguida entrando a analizar las propuestas del plan de manejo ambiental, dice que se encuentran falencias en el método, solamente mide la operación actual, y se cuestiona que pasa si se supone que se va a proyectar a cuatro veces más el volumen de operaciones, lo mínimo que se esperaría es que ese plan de manejo ambiental ya contemplara esas proyecciones; si se pueden proyectar el número de vuelos, si se pueden proyectar el número de pasajeros, por qué razón no pueden proyectar el número de las rutas que van a requerir el sitio donde van a ir esas rutas operando, para poder saber realmente cuál va a ser esa afectación, cómo pretenden presentar unas mitigaciones y unas medidas, unos estudios cuando no se tiene una realidad en qué basarse, bajo ese solo análisis se está errados, porque se debe hacer es sobre la realidad proyectada.

Un modelo acústico al nivel del mar que tendrá muchas objeciones técnicas con relación a la altura a la

que está siendo aplicado y otra cosa que preocupa es que no se pueden aislar los ruidos externos, según lo que plantea ese plan de manejo ambiental, hay unos decibeles que estarían contemplados como una cosa a no tener en cuenta con eso no pueden aislar los ruidos, cuando la Secretaría de Ambiente con sus equipos si lo puede hacer, entonces de ahí se está partiendo de bases erradas, cualquier diez decibeles que eso implique en la salud, está diciendo que definitivamente ese estudio hay que volverlo a reevaluar.

Concluye diciendo que las zonas de afectación deben ser ampliadas, deben ser proyectadas y sobre esa se volvería hablar en el estudio. Y continua indicando que en lo que respecta al estudio muestra que qué pasa con las exposiciones a más de cinco decibeles, y habla en las condiciones de operación normal, que se supone que hay 210 minutos de exposición a niveles superiores de 65 decibeles si decimo en operación diurna, en 24 horas, tenemos 210 minutos de violación a la norma de 65 decibeles. En operación extendida, da una exposición real de 295 minutos, sin entrar en vigencia la optimización de la pista, lo que quiere decir que de 50 va a pasar a 90, y eso todavía no lo reflejan esas mediciones.

Dice entonces que si tiene 295 a 300 minutos, a partir de una regla de tres, y si operara esas 16 horas con una pista mas o menos optima, todavía con la restricción de horario, cuánto podría tener en 24 horas?. Se está diciendo: 442 minutos lo que equivale a 7 horas y media de violación sobre la norma, qué comunidad aguanta eso; para eso, es innegable que una parte, de la que se quitó, de la que no se está hablando y a lo que no se le está haciendo seguimiento, que son las insonorizaciones las que les permitiría vivir en la misma condición en la que viven muchísimos aeropuertos en el mundo, es que el problema no es la comunidad ni el desarrollo, no se está peleando contra eso, en el escenario por lo menos, es la protección mínima que tienen las comunidades y que pasa, en otros aeropuertos funcionan, en España 28, en Estados Unidos no les comento, en fin, ellos sabrán más de estadísticas que nosotros, lo que quiere decir es que si se puede cohabitar si no se hubiesen desaparecido los recursos de la salud, si se hubiesen cometido las medidas de manera adecuada, si los entes de control hubiesen hecho seguimiento durante estos veinte años se tendrían responsables claros de la afectación por la que todavía están peleando y ya se hubiese solucionado.

Presentó un plano de la aeronáutica civil diciendo que se evidenció que lo ordenado en el decreto de 2005 que se supone que ya se debió haber implementado en ese momento lo que ya había ordenado el decreto independiente de sus falencias, en esa zona, y lo que se refleja es que no aplicaron medidas de insonorización en la pista sur, y la pregunta es por qué. Y continua diciendo que el ANLA contesta que todavía, y aun después de dos años de haber iniciado la investigación, no tienen respuesta a estos consolidados, no tienen un seguimiento, la excusa de las insonorizaciones lleva también a que se hayan devaluado los predios, dice que es la única parte en Colombia donde el avalúo ha venido bajando de manera sistemática, esta es una denuncia, y allá quedará reflejada en los informes para que se les dé respuesta; que quiere mostrar con ese cuadro, que las insonorizaciones no se han efectuado, la mínima protección a nuestra salud, cómo quieren que no estén en este momento tan preocupados e inconformes; frente a esto la Secretaría de Salud y la Secretaría de Medio Ambiente han señalado que de los pocos procesos que se efectuaron, solamente el 2.7 de esos proceso se hicieron, pero de ese 2.7 solo el 1.1. todavía funciona, en medida mínima pero funciona, entonces la comunidad está

completamente desprotegida, y no olvidan que las infracciones van a continuar, está continuando en unos procesos que están implementado esos procesos operacionales que ahora presentan como novedad, y las insonorizaciones son un capítulo que no se puede dejar cerrado.

También señala que es importante entender que la mitigación se puede hacer con verdaderos procesos operacionales, con los controles permanentes, con las insonorizaciones y estableciendo un plan acústico que nos va a permitir esa cobertura real cuando se amplien esas zonas de afectación como manda la norma internacional por lo menos, se deben generar procesos de prevención, capacitaciones de interiorización, todo esto en el área de la inversión social, sobre estos tres componentes que pueden llegar a interesar se adelanten las medidas de mitigación del plan de manejo, que deben ser viables ambientalmente pero sostenibles económicamente, AEROCIVIL no puede presentar un plan de manejo ambiental y dejarnos como hace veinte años, sin los recursos que garanticen que eso se ejecute, sin los responsables directos que puedan en una eventualidad dar respuestas a los hechos que ocurren.

Porqué el plan de manejo o las autoridades no hablan de manera clara sobre la sostenibilidad financiera, porqué si se hace unos cálculos para un crecimiento en infraestructura, no la pueden hacer en las protecciones mínimas en la comunidad; se hicieron cientos de estudios, definitivamente, para saber cuántas eran las ganancias de las regalías de OPAIN para poder pagar esa infraestructura, pero en ninguno de ellos se contempló para guardar los recursos para esa mitigación.

Se está proponiendo un ejercicio totalmente absurdo, precisamente para mostrar lo fácil que sería dar solución, da como ejemplo el mes de abril, en el que se proyectan las salidas tanto de pasajeros nacionales como internacionales, solamente tocando la tasa aeroportuaria, como uno de los elementos a lo que se pudiera acudir para la posibilidad de tener esos recursos, si esos recursos que son ganancia, aunque no es tal porque hay una cantidad de justificaciones financieras, entendiendo que fuese el 1% sería 200 pesos, ni siquiera 200 pesos, 132 pesos para garantizar un millón y medio de dólares, en esa proyección estamos hablando de 200 pesos, lo que se saca para dar una moneda cuando limpian el parabrisas de su carro y 900 pesos en un tiquete internacional. Dice entonces, que esto es un desarrollo para la Nación y donde todos somos beneficiarios, pues esos beneficiarios no va a llorar por 200 pesos ni por 900, pero aparte de esto, tan absurdo es que este millón y medio, podrían llegar hasta tres millones de dólares, podría llegar a ser, si se tuviera en cuenta que también al concesionario por infraestructura se le da porcentualmente en temas de carga, toda la carga que sale, temas de procesos sancionatorios, que no está cuantificados; hay una cosa importante que en este aeropuerto no se practica pero que a nivel del mundo si se hace que son las zonas de servidumbre acústica, eso tiene un porcentaje tributario y en fin, todos los demás datos que se desconocen.

Continúa la exponente diciendo que faltaría dentro de esas medidas complementarias, pues el sistema de control y vigilancia de la Aerocivil, están las compañías representadas pero falta la comunidad y ese tema se sale de la lógica pues en todo tema de control donde se está hablando de una comunidad afectada pues debe estar esa comunidad, mirando que esas medidas se implementen, eso se llama transparencia e inclusión y democracia cuando hablen de la participación democrática, con la colaboración de los grupos de interés, bueno, el Distrito, porque siempre se han tirado la pelota de que

es de la Nación o es del Distrito y ni fu ni fa, y lamentablemente no se puede saber para establecer quiénes son los que tiene el control y responsabilidad. En lo que se sigue haciendo énfasis pues es lo único que les va a permitir primero que no los desalojen del territorio porque es más de desarrollo, y que garanticen por lo menos la más mínima tranquilidad. Tenemos que generar esos recursos para poder tener un plan estadístico permanente que nos mejore la calidad de vida y los componentes sociales.

En peticiones de temas ambientales, se solicitó métodos de evaluación y los índices de ruido, los que fueron utilizados no son los adecuados para éste ya que el incremento sistemático del volumen de operaciones ameritan que se generen estos mapas de ruido con direcciones reales, y se amplien las zonas de afectación, ayudado a lo anterior, considera que se deberá proyectar como base el escenario de mayor operación acústica de ese entorno, con base en esto en que deben tomar todas las medidas de mitigación y todas las bases de estudio que se van a tener en cuenta en lo relacionado con este permiso; implementar procesos técnicos que permitan el aislamiento de los ruidos externos, que dicen que se tendrá dentro de un mes y si es así difícilmente se va a ver reflejado en lo que se quiere valorar o que va a estudiar el ANLA; preocupa que se le haya extendido el plazo a las aeronaves para su repotenciación o en temas de normas de ruido, y que se esté hablando del año 25, exponiendo que sean muchos años más, dándole comprensión a las aerolíneas y a los recursos que han invertido, cuanto tendría que invertir la comunidad 20 y tal vez 15 más, cuántos años.

Sigue indicando que se deben revisar las rutas, nunca se revisan, no se les hace el seguimiento de acuerdo a las denuncia de ruido, cada ruta debería ser analizada de manera sistemática antes de autorizarla, la comunicada debería tener un conocimiento de cuáles son sus afectaciones, tener una proyección, saber los recursos que van a ser que se mitiguen esas afectaciones, cuál es esa zona acústica que van a utilizar, se entiende que esas rutas deberían estarse evaluando de forma continua y las que son inviable pues suspenderse o buscarles otras alternativas.

Por eso solicitan que el Plan de Maestro contemple el nacimiento de planes programas de apoyo a las comunidades de manera vinculante, laboral, con todas las actividades en ordenes y niveles y que sea de manera obligatoria, no como un favor a las comunidades; es un derecho, una forma mínima de compensación, entiéndase que el desarrollo no pasa dejando una huella en el aire, en contaminaciones, no, mínimo las comunidades afectadas tienen ese derecho dignificante en esa vinculación de desarrollo, con procesos de formación, iniciativas comunitarias; cuantas veces los artistas, las personas organizadas de la localidad, se les podría ofrecer al aeropuerto una vinculación laboral, llegando con sus grupos pero lo que dicen es que no hay los recursos para poderlo pagar, no hay quién responda, todos estos temas se han tratado en las mesas, lamentablemente se ha quedado en acuerdos incumplidos, como si fuese un favor o a veces como iniciativas de los funcionarios y no como iniciativas propuestas por las comunidades. Pero aclara esto no se trata de buscar reconocimientos sino de que se haga una labor con las comunidades, que se apoye los grupos ambientales, que se apoye toda esa inercia que en cualquier aeropuerto del mundo se da, aquí no se sabe, lo que ofrecen es lo que ya se ha podido ver que es mano de obra no calificada, que pasa con los profesionales, no es un favor, la licencia debería contemplar de manera obligatoria recursos, planes concertados, temas claros, temas de riesgo, tiene que haber una articulación real, con alianzas estratégicas, porque no es solamente la Aerocivil, no solamente es el

órgano administrador, son todas las empresas que funcionan en el aeropuerto, las aerolíneas como tales, que de una u otra manera, dieran ese pequeño empujón, ese reconocimiento de responsabilidad social, las aerolíneas deberían hacer acercamientos para poder diseñar esos planes porque son las primeras que dejan la afectación de las operaciones en este territorio, no se debe ser la excepción, se debe ser un aeropuerto más que maneja la inclusión dinámica de sus comunidades.

A esta instancia de la audiencia, el Presidente llama a los integrantes de la mesa principal para que ocupen sus lugares en razón a los problemas de logística que se habían presentado minutos antes. Adicional a ello hace advertencia a la audiencia que por cuestiones de seguridad no se permite el ingreso de todas las personas en razón a que el auditorio ya está lleno, a lo que los asistentes replican con voces de inconformidad manifestando que es responsabilidad de la logística y por ello no pueden verse perjudicadas las comunidades y personas interesadas en la audiencia. Reclaman el derecho de estar en esta audiencia. El presidente insiste en que se trata de condiciones de seguridad, y precisa que fue por propuesta de la misma comunidad que la audiencia se celebrara en ese auditorio. En este orden continúa la audiencia.

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

El Presidente de la Audiencia Pública hace un llamado a intervenir por derecho propio al Alcalde Mayor de Bogotá o su delegado. En este orden interviene la Doctora Susana Muhamad, Secretaria Distrital de Ambiente, quien a su vez tendrá otra intervención en calidad de Secretaria Distrital de Medio Ambiente. Comienza su intervención con un saludo especial a la localidad de Engativá y de Fontibón en nombre del Alcalde Gustavo Petro quien se encuentra fuera de la ciudad. La administración reunida con su Secretario de Planeación, Secretario de Salud, Secretario de Ambiente, Secretaria General en el despacho del Alcalde Mayor, han consolidado una posición unificada del Distrito y esta posición es que no hoy no hay las condiciones para la modificación de la Licencia que ha propuesto y la implementación de la restricción de horarios porque esto puede, y ya de hecho lo vamos a mostrar en la presentación más técnica, está y puede aumentar la afectación tanto los derechos colectivos a un ambiente sano, como los derechos en salud de una población de casi 500 mil habitantes en las localidades de Fontibón y Engativá, es la posición política de Bogotá Humana, que el desarrollo no se puede hacer por encima de los derechos fundamentales de los ciudadanos y que es responsabilidad de las autoridades garantizar que ese desarrollo proteja los derechos fundamentales. Si bien hay un debate en la Planeación de la ciudad sobre el efecto que tuvo el aeropuerto desde los años 50 en una zona que era rural, que luego la ciudad se expandió, queremos ser claros en este caso en concreto de esta licencia ambiental ese debate no aplica porque la ampliación del aeropuerto se realizó con la existencia de los barrios que ya habían sido legalizados y reconocidos con la entidad de Planeación y por lo tanto es responsabilidad de la Aeronáutica Civil y también de la ANLA el manejo de esa licencia ambiental garantizar que una vez se amplió el aeropuerto con una segunda pista y ahora se pretende ampliar la frecuencia de las operaciones, no haya un solo riesgo de afectación a los derechos fundamentales. El Distrito y sus autoridades están dispuestas a participar, contribuir y trabajar con las autoridades nacionales para lograr medidas de mitigación efectivas, que puedan ser probadas y que garanticen que los niños de los colegios de la localidad de Fontibón y Engativá, tengan un ambiente de aprendizaje adecuado, porque es claro

que en los estudios de la Secretaria de Salud, que hay una afectación al desarrollo de los niños en las escuelas que están en el área de afectación del aeropuerto que es comparado con otras localidades y con los colegios públicos diferentes, y que la frecuencia de insidencia de enfermedades auditivas y de interrupción en el aprendizaje de estos niños es real y está medida, y el Estado por lo tanto no puede permitir que una inversión tan alta como la que estamos haciendo en la educación pública pues por otro lado estemos afectando ese proceso por no poder cumplir con unas medidas que son viables, que es posible pero que deben modelarse seriamente. El estudio de la Aeronáutica civil no da las garantías, las medidas de mitigación no son las adecuadas y creo que por principio de precaución la ANLA en las condiciones actuales debe abstenerse de hacer la modificación de la licencia y someter a un criterio mas riguroso este proceso de licenciamiento. En conclusión, el Distrito también está dispuesto a un diálogo con las autoridades nacionales alrededor del Ordenamiento Territorial si éste se requiere, pero debe ser un diálogo participativo, conjunto y en acuerdo con las comunidades. Muchas gracias.

El presidente de la audiencia en aras de la buena realización de la misma, procede a mencionar las instrucciones en cuanto al tiempo de cada intervención según su ponente. Y da continuación a la audiencia.

ANDREA ESTHER CASTRO – Alcaldesa de la Localidad de Fontibón

Comienza su intervención saludando a los presentes y agradeciendo por la presencia diciendo que esto da muestras de la profunda preocupación en la que se encuentran la Localidad de Fontibón y la Localidad de Engativá asociada a la operación 24 horas de la pista sur del Aeropuerto el Dorado. Esta exposición surge del espacio que se la ha proporcionado por parte de la autoridad ambiental a la alcaldía local, sin embargo aclara que tanto en la anterior audiencia como en la de hoy, manifiesta que la posición oficial del Distrito es la que se reseña por parte de la Secretaría; sin embargo con la posibilidad de tener el uso de la palabra se va a referir es una postura comunitaria, y obviamente como alcaldesa local a todo lo que se ha recogido en los últimos años de presencia en el cargo y obviamente toda la preocupación comunitaria y social con relación a toda la situación de la operación 24 horas y todas las situaciones asociadas al impacto del aeropuerto el Dorado en la localidad.

Con relación a la presentación inicia donde terminó en la anterior audiencia, y es que realmente la Alcaldía Local le dice sí al desarrollo pero nunca encima de los derechos de los ciudadanos y las ciudadanas que habitan la localidad de Fontibón, considera que es necesario que la autoridad ambiental y todas las personas que en este momento tienen la posibilidad de recibir la decisión, tengan en cuenta precisamente el llamado de la comunidad con relación a varios elementos, que es lo que ha sucedido, muchos de los residentes las zonas de afectación ni siquiera saben que es lo que está sucediendo, eso es resultado de que se han intentado hacer algunas socializaciones, por parte no solamente de la autoridad local sino de las comunidades organizadas con relación a esta situación, además de la Aeronáutica Civil quien también contrató un grupo de profesionales para que también pudieran hacer las socializaciones, pero infortunadamente la visión que tienen las comunidades con estas socializaciones es que simplemente eran un requisito del trámite para poder desarrollar toda la argumentación que es necesaria para adquirir la licencia.

Sin embargo lo que la comunidad percibe es que no se le ha dicho toda la verdad y que no se ha hecho un estudio juicioso a cada una de las entregas que se han hecho por parte de las autoridades distritales en cuanto a la afectación con respecto a la salud, no solo auditiva sino también a la salud psicológica y mental de los ciudadanos y ciudadanas que están en el área de afectación, por lo tanto, esta situación de socialización es uno de los primeros elementos básicos que se deben tener en cuenta al momento de determinar si se puede o no se puede contar con una licencia ambiental, porque si eso no da los requisitos, ese requisito no se cultiva, y en ese sentido le gustaría que se pudiera hacer un pequeño censo con relación a todas las viviendas que están por la zona de afectación para ver que clase de información les han proporcionado, porque solo en el hecho de haber empezado a hacer la divulgación de la formación de esta audiencia empezaron a recibir solicitudes de información de parte de la comunidad porque no toda la comunidad está enterada y eso es grave.

Hay una necesidad esencial de que se genere también una garantía de que las comunidades van a poder desarrollar su tarea de veeduría ciudadana ya se han generado varios espacios en los cuales la comunidad ya ha tenido la oportunidad de interlocutar, sin embargo, siempre se ha desistido de estos escenarios teniendo en cuenta que muchas ocasiones se busca deslegitimar los procesos sociales; lo que se busca desde la alcaldía local es hacer un llamado especial tanto a la institucionalidad como a la autoridad ambiental para que se garantice precisamente esa veeduría y esa garantía de verificación en lo que se está dando entorno a la licencia, y se tenga como actor fundamental a la comunidad, que se busque un mecanismo de representación que evite que más adelante pueda haber un proceso de deslegitimación, que obviamente se pueda en el marco de la ley 850, conformar una veeduría que en el marco de la norma ejerza su valor.

Por otro lado, la Alcaldía Local tiene un instrumento que diseñó para solicitar información no solamente a los sectores del Distrito Capital sino también a todas las actividades que tienen que ver con el manejo de la situación que les atañe, se hicieron unas preguntas específicas y los documentos fueron radicados en el mes de septiembre en el año 2014, ya se ha hecho referencia de ellos algunas personas que han antecedido en el uso de la palabra; dentro de las preguntas específicas que se hicieron a cada una de las autoridades fue las siguientes: ¿Cuáles son las acciones o actividades que se han realizado desde su entidad relacionadas con el seguimiento a la efectividad de las medidas de insonorización realizadas por la aeronáutica civil en la zona de afectación Aeropuerto Internacional El Dorado?, ¿Cuáles son los censos o registros de las viviendas que cuentan con medidas de insonorización en la zona de afectación para la operación Aeropuerto Internacional El Dorado?, ¿Cuáles son los tipos de insonorización que se implementaron en la zona de afectación, y cuáles son las especificaciones técnicas de los mismos?, ¿Cuáles son las mediciones de ruido al interior de las viviendas que cuentan con las medidas de insonorización instaladas por la Aeronáutica Civil y cuál es la percepción de la comunidad sobre las medidas de mitigación efectuadas por la Aeronáutica Civil?. Cuáles son los elementos básico que recibimos dentro de esta información y obviamente esto lo respondió también la Aeronáutica Civil, por eso hace lectura específica a las preguntas que hizo la Alcaldía Local para que esos documentos vayan a ser parte, de la presente audiencia, pero en especial hace énfasis al documento entregado por la

Secretaría de Salud en donde dice se demuestra con algunos indicadores que a pesar de que la Secretaría de Salud no tiene competencia en todas las preguntas planteadas, si se precisa que los mecanismos de insonorización tuvieron en términos generales una garantía de funcionamiento solamente de un 33%; éstas lecturas solo hablan de los entornos, no se sabe si se hacen mediciones al interior de las casas y eso es lo que de alguna forma la comunidad de Fontibón también reclama, no solamente que algunas de las familias que tuvieron medidas de insonorización no hayan funcionado sino que muchas familias se quedaron sin protección con el tema de insonorización y que además de eso en la mayoría de los hogares solamente se insonorizó una de las habitaciones, el cuarto principal, las demás habitaciones no tuvieron insonorizaciones, entonces ni siquiera se puede hablar de una insonorización, sino de una insonorización parcial en algunos de los hogares.

Argumenta que por otro lado llama la atención sobre una situación que para ellos también es compleja y preocupante, en los últimos días han recibido por redes sociales algunos rechazos con relación a lo que se ha expresado en los últimos días por parte de algunos líderes comunitarios de la localidad, con relación precisamente a toda la situación que se está presentando alrededor del tema de la audiencia pública, han recibido por redes sociales cosas como la siguiente: "Esa gente que vive en Fontibón, cerca al aeropuerto, que pelea por el ruido del aeropuerto, para que compren al lado del Aeropuerto", no lo menciona para generar un rechazo o una discusión que no viene al caso, simplemente quiere que no quede en el imaginario colectivo de la ciudad que en Fontibón y en Engativá están en contra del desarrollo.

Lo que ellos quieren precisamente es que se haga una lectura de seres humanos, no solamente están pensando en términos monetarios, en Fontibón ya les deterioraron cuerpos de agua, ya no tienen humedal pensando en el desarrollo, les están pasando por encima varias empresas sin pensar en los recursos ambientales, y en este momento lo que quieren es que no se siga pasando por encima de las comunidades de Fontibón, realmente piensan en un desarrollo pero sustentable y sostenible que permita garantizar que los recursos naturales se sigan protegiendo y que las comunidades también tengan legitimidad de decir: "nosotros si estábamos aquí desde antes que existiera el Aeropuerto El Dorado", Fontibón fue fundado hace 431 años y la mayoría de los barrios que están en la zona de afectación están desde 1933, y el Aeropuerto empezó obras en 1955 y terminó obras en 1959, así también quieren y es una pretensión de la Alcaldía Local, y es una pretensión legítima que se haga una socialización a la comunidad no solamente local sino también distrital y nacional, de lo que realmente está sucediendo. No se está buscando como también lo han dicho en redes sociales, que a todo el mundo le compren casas, de hecho la mayoría de las personas que están trabajando entorno a la problemática, de lo que se preocupan es que precisamente les obliguen a salir de sus territorio, por lo tanto la solicitud especial, teniendo en cuenta que ya se acaba el tiempo, es a que se garantice que la comunidad vuelva a creer en las instituciones, que garanticen efectivamente el goce y derecho de la comunidad a vivir tranquilamente y de que efectivamente como instituciones se legitime a la comunidad y no se siga pasando por encima de ellos y que esta audiencia realmente sirva para el objetivo que tiene la comunidad y no que sea un escenario casi que de diálogo pero no de concertación. Muchísimas gracias.

Doctora SUSANA MUHAMAD – Secretaria Distrital de Medio Ambiente

Comienza su intervención saludando y agradeciendo a la comunidad por citar a esta audiencia pública. Quiero empezar ratificando la posición del Distrito y vamos a hacer una justificación técnica de lo que vemos en esa posición que hemos definido junto a todas las secretarías y el Alcalde Mayor. Como dijimos en concreto, creemos que el estudio de impacto ambiental que presenta la Aeronáutica Civil tiene muchas inconsistencias y no es suficientemente robusto para poder entender cuál es la afectación real que se tendría sobre las localidades de Engativá y Fontibón, y por lo tanto no están demostradas que las medidas de mitigación vayan a garantizar los derechos a un ambiente sano y a la salud pública de esa área de influencia. El estudio con sus inconsistencias no genera, por lo tanto, seguridad y por lo tanto, la posición del Distrito es que la ANLA no debe acceder a la modificación de la Licencia en las condiciones actuales en que la AERONAUTICA CIVIL presenta el estudio. La ANLA le debe exigir a la AERONAUTICA CIVIL corregir y profundizar sus estudios, y vamos a hablar en qué términos considera el Distrito para garantizar los derechos de la gente. 2. El Distrito se ha convertido en tercer interviniente del proceso, esto quiere decir que las posiciones del Distrito han sido radicadas formalmente, con los estudios y los análisis en el expediente, y como tercer interviniente, tenemos el derecho de oponernos y la ANLA en su decisión va a tener que tomar en cuenta la posición del Distrito y también justificar cómo la toma en cuenta o no la califica, y esperamos un estudio riguroso de la posición técnica del Distrito, que quiero también manifestar: la Secretaría de Ambiente es la única autoridad del país que tiene acceso directo al radar del Aeropuerto, y que es la administradora de la red de monitoreo del ruido del aeropuerto, por lo tanto las modelaciones que ha hecho la Secretaría del Ambiente no son proyectadas si no son reales ni viendo el impacto de cada vuelo y su trayectoria que sale del Aeropuerto El Dorado y las mediciones son bien precisas y hasta hoy toda la red de monitoreo garantiza que los resultados de esas mediciones son efectivas, por lo tanto en el proceso nosotros esperamos que la ANLA en su análisis juicioso que hará de los dos estudios, tenga también la justificación y suficiencia técnica para corroborar o no el estudio que presenta la Secretaría de Ambiente del impacto de modelación del ruido de acuerdo al estudio de impacto ambiental de la AEROCIVIL.

Proyecta una gráfica con la que pretende mostrar a la comunidad en qué consiste las modelaciones que se han hecho. El cuadro morado es el área de influencia que en la primera licencia ambiental, se acordó entre la ANLA, la AEROCIVIL y el Distrito, como el área de influencia o afectación de la segunda pista del aeropuerto El Dorado, y con base a esto el Distrito sacó un decreto, que es un decreto del alcalde con sustento de Planeación Distrital donde define una norma urbana para esa área de influencia. El área verde, es el área de influencia medida en la red de monitoreo de ruido del aeropuerto que se definió en el primer semestre de 2014, o sea, lo que vemos es que hay una ampliación en esa área de influencia en el primer semestre de 2014. Y el área rojas es la medición del segundo semestre del año 2014, esto qué demuestra, que de facto semestre tras semestre hay un aumento del área de influencia y por lo tanto de una afectación ambiental y queremos hacer una pregunta, y también en este momento en derecho de petición a la ANLA, ¿Con fundamento en qué norma jurídica la ANLA autorizó la ventana operacional provisional por 24 horas? Qué es importante en esta área de influencia y es de clarificar que estamos separando el ruido producido específicamente por las aeronaves que sobrevolaron en estos periodos en

el Aeropuerto El Dorado, del ruido ambiental. Pues por lo que sabemos la localidad de Fontibón es una localidad que tiene industria, que tiene transporte pesado, la localidad de Engativá tiene otros factores de ruido. Estos niveles de ruido que vemos en estos monitoreos de primero y segundo semestre de 2014, está hablando solo del ruido que generan las aeronaves, por ejemplo, ruido de 79 decibeles en Villa Luz, 64.3 muy cerca del límite en Cruz Roja, 64.5 decibeles en Jardín Botánico, 62.5 decibeles en Modelia y 66.1 decibeles en Cofradía, pero si le aumentamos a esto el ruido ambiental, esto pueden ser 10 decibels adicionales con otros factores de ruido, realmente la exposición de los niveles de ruido a los que están sujetos estos barrios en el año pasado, para hablar del presente, es supremamente alta y esto tiene unas implicaciones muy delicadas de salud pública y está por encima de cualquier parámetro y por lo tanto no son aceptables como impactos ambientales, específicamente en estos barrios.

Ahora si quiero hacer la pregunta en derecho de petición oral que esperamos respondan la ANLA, es que nosotros vemos que el aumento del área de influencia, primer semestre de 2014 y segundo semestre de 2014, se da según este comunicado de la propia Aeronáutica Civil, porque se autorizó de forma temporal el levantamiento de restricción de horario de la pista del Dorado, aquí se habla de la pista norte y de la pista sur donde se aumenta una hora de 6 a 10 p.m., luego de 10 a 11:59 p.m. y de 12 p.m. a 5:59 a.m., lo que nosotros queremos preguntar es cuál es el fundamento jurídico para haber dado una autorización temporal al levantamiento de la restricción de horario si estamos precisamente en el trámite del proceso del licenciamiento ambiental para esa decisión, y lo que estamos viendo ya hoy de facto es que estos horarios se han levantado y ya el área de influencia modelada por la red de monitoreo de ruido de la Secretaría pues está generando unos impactos mayores.

Aquí es donde venimos a hacer las observaciones técnicas al estudio de impacto ambiental de la AEROCIVIL, lo que está en negro es la área de influencia que ellos modelan, si ven ustedes no es exacta frente a la que modela la Secretaría de Ambiente, es más, es mucho mayor, y también queremos hacerle una observación al estudio, y ahí estamos de acuerdo con la comunidad, el estudio modela la realidad actual, mal modelada además, y ahora vamos a decir porque la modelación que hace la Aeronautica está mal hecha, esto no refleja la realidad, pero además no genera, si vamos a levantar el horario, y ésta es una licencia ambiental por un tiempo largo, una modificación que la operación del aeropuerto no se va a cerrar, entonces qué significa esa proyección de frecuencias de vuelos, no está en el estudio de impacto ambiental cuantos vuelos va a ir aumentado año por año, para poder hacer una modelación seria de cómo el área de influencia va a ir creciendo, y por lo tanto que las medidas de mitigación correspondan a esa área de influencia real que el proceso de desarrollo de las operaciones del aeropuerto va a haber, y es muy grave esa incertidumbre, y volvemos aquí a llamar el principio de precaución a la autoridad ambiental porque no hay datos concretos en el estudio de impacto ambiental ni modelación clara que nos permita entender en el tiempo cuál va a ser el impacto y cuál va a ser el área de influencia real.

Entonces, analizando el estudio nosotros vemos varias fallas técnicas que hacen que los datos del estudio de impacto ambiental sean erróneos, y al serlos generan una modelación de la influencia que no es correcta, no hay una proyección y por lo tanto las medidas de mitigación no sabemos, si sabemos que son inadecuadas, pero no podemos como lo debe hacer la autoridad ambiental, también verificar que esas medidas de protección son suficientes. Primeramente el modelo se genera en un modelo estándar

internacional, entonces allí se define como si el aeropuerto de Bogotá estuviera a la altura del nivel del mar, cosa que no es correcta, la proyección de las trayectorias de las aeronaves tampoco se adaptan a las condiciones específicas de Bogotá, no se modelan los procedimientos de atenuación de ruido, entonces nos dice: mire nuestra principal medida de mitigación es un control estricto a como en la operación se atenúa el ruido, pero no incluyen en el modelo esas atenuaciones para entender entonces cuál es el área de influencia, además utiliza diferentes programas y modelos para hacer la modelación lo que crea mucha confusión, y no sigue el parámetro de la ANLA que es el INM, y confunde parámetros de la certificación de aeronaves con parámetros de la certificación de la contaminación de ruido de aeropuertos, generando lo que yo llamaría un estudio "tutti fruti" donde hay demasiados insumos no técnicamente consolidados y que genera realmente datos erróneos, la modelación está erróneamente hecha, y por lo tanto no tiene la suficiencia técnica para poder avanzar en una modificación de la licencia.

Entonces, las conclusiones principales a las que llegamos, desde el punto de vista técnico en la revisión del estudio, la modelación en un principio es errónea. Segundo, y esto es muy importante, define unas medidas de mitigación pero no las mete al modelo para saber cómo el área de influencia baja sus niveles de ruido, entonces no hay una modelación si esas medidas de mitigación van a funcionar o no van a funcionar, en dónde si funcionan y en dónde no funcionan, y tampoco nos proyecta en el tiempo, cómo el aumento de frecuencias de vuelo, al aumentar el horario y el aumento de carga genera en el tiempo unos impactos, y no tenemos ni idea cuántos vuelos, cuántas frecuencias en el primer año, en el segundo año, en el tercer año y cómo va cambiando esa área de influencia.

Y además un tema crítico es que propone un sistema de control, su principal medida de mitigación es operacional, un sistema de control para, como nos explicó la aeronáutica al principio de esta audiencia, en donde se va a ir verificando si cumplen o no cumplen los criterios operacionales las aeronaves pero realmente ellos mismo van a medir el ruido y ellos mismos van a definir si cumplen o no cumplen, entonces es un sistema de control en donde el regulado se autoregula y nos parece que eso tampoco le da claridad, ni es una medida de mitigación clara para los efectos que puede tener esta operación.

El impacto en salud, y éste es solo un resumen al expediente vamos a anexar dos estudios que realizó la Secretaría de Salud, con su unidad de Salud Pública, con los impactos de salud hoy, entonces imagínense proyectando una operación de 24 horas en el aeropuerto. Podemos decir que en ese estudio, hecho uno en el 2008 y otro en el 2009, en el ámbito escolar, colegios en la localidades en el área de afectación, y el estudio en el 2012 que habla de la afectación en salud en donde, con una escala internacional con medición en la calidad de sueño, el criterio de normalidad es 5, pero el promedio de los habitantes de Fontibón es de 7.19, o sea, menor de 5 es calidad de sueño óptima, y el promedio de los habitantes de Fontibón está en 7.19, en el 67% de la población de la muestra del estudio dada. Y segundo, mas o menos un 37% de la muestra presentó un insomnio crónico como afectación, y dice la Secretaría de Salud, un decibel adicional en la noche, incrementa un 18% en Engativá las afectaciones al sueño y en un 6% en Fontibón. Entonces cada decibel es realmente un problema que hay que mitigar efectivamente.

Entonces, las propuestas de la AEROCIVIL: por un lado realizar un recinto de pruebas de motores. Nos

parece una propuesta adecuada, pero no tenemos ni idea cuál es el impacto que eso genera en la comunidad. Y segundo, un sistema de vigilancia y control ambiental, que como hemos dicho el regulado se autoregula, y al final lleva a la misma medida de la mitigación, mitigación de la operación. Pero nosotros recomendamos, y esto siendo propositivos, que la ANLA debería exigir, primero no se debe dar la modificación de licencia actualmente, y debe exigir: uno, corregir el estudio de impacto ambiental y modelar realmente el impacto de las medidas de mitigación. Segundo, exigir estudio epidemiológico de los impactos de salud de la operación del aeropuerto. Tercero, identificar la afectación real y definir medidas de mitigación concretas que demuestren en el modelo que reducen los niveles de ruido a los estándares lógicos y permitidos, pantallas acústicas, insonorización de vivienda, hasta en algún caso que sea imposible, reubicación de habitantes, un proceso muy poco recomendado y muy complejo pero si ya llegamos a algún extremo pues hay que salvaguardar la salud pública.

Y me parece muy importante, en varios aeropuertos se asignan cuotas de ruido y las aerolíneas pagan la sobretasa ambiental que debería irse a financiar las medidas de mitigación, y finalmente, si se requiere de reubicación hay programas de densificación del centro ampliado y se podría hacer un trueque pero eso es un proceso complejo entre zonas industriales más localizadas hacia el área del aeropuerto y reubicar zonas residenciales críticas, que así le pongamos la pantalla de insonorización la gente no puede vivir ahí pero es un proceso de ordenamiento territorial complejo que se debe hacer con toda la concertación de la comunidad. Por lo tanto, no recomiendan modificar la licencia ambiental.

Doctora ANDREA PAOLA AGUILAR – Asesora Delegada de Asuntos Colectivos y de Ambiente de la Defensoría del Pueblo

Inicia su intervención saludando a toda la asamblea presente e informa que a partir de la puesta en funcionamiento de la segunda pista del aeropuerto, las personas de las áreas circundantes se han venido quejando por el incremento del ruido y que la Defensoría delegada para los asuntos colectivos y del medio ambiente, ha estado acompañándolos en este proceso en cuanto a las quejas que han sido allegadas.

Es importante que sepan que a la Defensoría, de acuerdo con lo evidenciado y vivido por la comunidad, los principales efectos nocivos del ruido producido por la segunda pista es hasta la fecha, y por lo que nos han reportado a la Defensoría, ha sido la disminución de la capacidad auditiva, la interferencia con la comunicación oral, la perturbación del descanso y del sueño, los efectos en el sistema cardiovascular, efectos mentales y del rendimiento, irritación en los hogares, interferencias con labores cotidianas;

Sin embargo, unido a lo anterior se hace un llamado a todas las entidades vinculadas en el caso, que se tenga en cuenta lo siguiente: a todas las entidades, es necesario que antes que se tome una decisión, se verifique el estado de cumplimiento de la reconversión de la flota aérea, aviones de tercera generación que en principio se ha dicho que son los menos ruidosos, que se evalúe la efectividad y la eficacia de las medidas de insonorización implementadas por la aeronáutica en algunos sectores, se indague sobre los avances tecnológicos para la reducción del ruido por parte de las aeronaves, así mismo se establezca que las medidas de insonorización son suficientes para poder garantizar los derechos de toda la

comunidad afectada. No obstante lo anterior, la Defensoría solicita de manera respetuosa a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, que como requisito para aprobar la ampliación del horario de operación de la segunda pista, se restrinja de esta operación solamente a las aeronaves que cuenten con tecnología de última generación para reducir el ruido; también se debe hacer una revisión de las medidas que hasta ahora se han plasmado como de corrección, mitigación y compensación, dado que según las quejas que se han presentado por la comunidad, estas medidas no han sido efectivas. Antes de viabilizar la modificación de la licencia ambiental, se debe tener en cuenta dicha apreciación como insumo para la toma de esta decisión, recomienda verificar, tal cual lo realizó la Secretaría Distrital, los pagos por servicio ambiental, esta sería una buena alternativa para mitigar el caso. La Defensoría seguirá de la mano con la comunidad las actuaciones y conclusiones que se deriven de la Audiencia y por supuesto la toma de decisión que tenga en ANLA.

Doctor ALONSO PIO FERNÁNDEZ ANGARITA – Procurador Judicial, Agrario y Ambiental

Señala que después de oír algunas intervenciones, sin embargo faltan las más importantes sin descalificar lo que hicieron los solicitantes, si definitivamente se pliega a la petición que formularon de manera aquí verbal la señora Secretaria de Ambiente Distrital, en el sentido que cuál es el fundamento jurídico por la cual se otorgó la extensión de un horario. Yo pienso que oportunamente el ANLA perfilará las respuestas y de viva voz solicito que copia de la respuesta que le sea dada a la Secretaría Distrital de Ambiente llegue a mi despacho. Quiero manifestarle a la comunidad aquí reunida, que para tranquilidad de todos, uno entiende que el Ministerio Público, suele brindarle tranquilidad e irradiar al interior de la comunidad un ambiente de seguridad y de tranquilidad en el sentido de que los procedimientos y los diferentes protocolos que están sujetos a las autoridades se van a estar cumpliendo, para el día de hoy, en buena hora pues se cuenta, como lo entiendo, con la habitual presencia de la Defensoría del Pueblo, sin embargo también destaco que infortunadamente no está aquí la Personería del Municipio de Funza, la Personería Local de Fontibón y la Personería Local de Engativá, pues lamento la ausencia de ellos, pero más que su ausencia, ni siquiera que haya venido alguien por parte de estas personerías, uno entiende que el don de la ubicuidad no lo tenemos, pero en razón de la importancia de los temas para algunos de los miembros de la comunidad, uno debe priorizar. Seguiré atento aquí al interior del auditorio, tengo un par, tengo un compañero que si bien no es procurador, termina siendo la conciencia técnica de los procuradores en este asunto y pues señores del ANLA, estaremos muy atentos y expectantes, a ver la determinación que tomen ustedes, ustedes saben, miembros de la comunidad y demás personas que nos acompañan, que el Ministerio Público no coadministra, simple y llanamente hace una serie de sugerencias y si se mantiene expectante en torno a las decisiones que adopten y luego de ellos pues se interviene. Antes en estas etapas que se viene dando vienen haciendo sus intervenciones y cede en preventiva. Y quiero manifestarle a la comunidad que si existe alguna queja en contra de algún servidor público porque dependiendo de las competencias y la función de cada uno de ellos, que las transmitan ante la Procuraduría. Vamos a ver, estoy muy confiado en que las intervenciones que si no estoy mal son noventa, con un tiempo en promedio de siete minutos, si ruego el favor que seamos precisos a ver si logramos en esta audiencia del día de hoy ir afinando, ajustando, y si se lograre tener algún tipo de hoja de ruta para futuros eventos en este trámite que tanto nos interesa. Mil gracias.

JOSÉ GERMAN AREVALO – Coordinador Mesa de Trabajo del Aeropuerto

Empieza señalando que como mesa de trabajo, no están de acuerdo con la apertura de la segunda pista las 24 horas, las razones principales son que se reunieron Aeronáutica Civil, OPAIN, la Mesa de Trabajo del Aeropuerto Fontibón, Comunidades unidas y otras personas de la comunidad, a hacer un plan de trabajo para desarrollar o buscar mecanismos para lograr saber qué debe hacer la Aeronáutica para mitigar toda esta problemática del ruido, en ese estudio en el que estuvieron casi dos años, se trataron cuatro temas: Aguas residuales, Materiales peligrosos, aire, ruido y posteriormente corresponsabilidad social con las comunidades, se trabajaron los dos primeros temas, y cuando llegaron a los dos últimos temas: de aire y ruido y corresponsabilidad social se acabó la mesa y quedó en el tintero todo, pendiente.

Se proyectó un plan piloto que era donde se iban a tomar una serie de acciones a lo largo de un semestre donde se iban a determinar la afectación tan grande que hace el aumento de 50 vuelos por hora a 90 vuelos y todo eso quedo en veremos, inicialmente como mesa de aeropuerto se hizo a la Aeronáutica Civil una propuesta en cuanto a corresponsabilidad social, esa corresponsabilidad social era que se debía agrupar a todos los mejores bachilleres de la localidad de Fontibón e incluirlos en un programa donde estudiaran una tecnología y posteriormente los vincularan a trabajar dentro de las diferentes empresas que hay dentro del Aeropuerto; todas estas propuestas quedaron en veremos.

Adicionalmente, un Director del SENA, propuso que una forma de mejorar la seguridad dentro de la localidad era implementar un centro tecnológico para la localidad de Fontibón, ellos lo hicieron en Soacha, les ha funcionado muy bien allí, existe tecnologías sobre robótica, ingles, sobre una serie de temas relacionadas que se pueden ejecutar dentro del Aeropuerto, Planeación Distrital lo tuvo en cuenta dentro de su documento técnico pero también eso quedo dentro del tintero toda la proyección, entienden que realmente la aeronáutica civil no les está cumpliendo a las comunidades, la única corresponsabilidad social es en diciembre darles 100 regalitos cada grupo de barrios y con eso capotean a la gente, han dictado unos curso mínimos y realmente ven que la corresponsabilidad social ante la comunidad es cero, no hay presupuesto no hay una destinación de un presupuesto ideal, en cuanto a la insonorización no hay presupuesto. Recalca lo que Gloria decía del proyecto que de la tasa aeroportuaria saquen un porcentaje y eso al recolectar esos dineros se reinviertan en la comunidad afectada alrededor del aeropuerto pero todo eso quedo también en veremos. Dicen que las propuestas las han hecho, se han presentado varios documento pero en la práctica no se ha ejecutado nada.

JAIRO CHAVARRO – en reemplazo de MARGARITA MELO MESA de Trabajo del Aeropuerto

Señores del auditorio muy buenos días. La mesa de trabajo del aeropuerto de la localidad de Fontibón también es veedora de los procesos que se están llevando con respecto a la licencia ambiental y con respecto a los diálogos que se tienen con la AEROCIVIL. Uno de los puntos fundamentales de la mesa aeropuerto es no las 24 horas de la operación de la pista aérea que quede muy claro en presencia de la comunicad y de la mesa no a las 24 horas. 2. Hay que tener en cuenta lo que corresponde al ruidos, las

mediciones de ruido como lo decía la doctora, me adoso a su intervención muy acertada Doctora, con respecto a las mediciones si bien es cierto que nosotros somos un corredor aéreo de la segunda pista me incluyo como habitante de la urbanización Parque ofilia el Trébol pero como también estoy en la empatía de los otros barrios que están sobre la segunda pista como la rosita, puerte teja cofradía donde nosotros en los seguimientos de mediciones le pedimos muy respetuosamente a la AEROCIVIL los cambios de los puntos de referencia de medición. se logró uno que es el R27 que fuera instalado en la torre del edificio 6 de Ofid y se hiciera el monitoreo propio de los que es los ruidos de la parte de los aviones se logró un punto se instaló en mayo y se retiró en junio estamos pendientes como comunidad que nos den los resultados de los decibeles de los aviones que están pasando del corredor aéreo de nosotros estamos pendientes no los han dado ósea que la auditoría le pido a la ANLA respetuosamente que esa auditoría de los picos del transcurso donde fue instalado el punto R27 se haga conocer a la comunidad nos merecemos ese derecho como mínimo. A la Procuraduría General de la Nación su intervención directa muy respetuosamente para que esas mediciones también sean reflejados en el ente de control. por otra parte fuera del ruido nuestra comunidad está siendo afectada por la polución no hay que desconocer que el jet fuel ósea el combustible de los aviones que están causando un problema en la salud respiratoria tenemos problemas auditivos como lo dijo julio acosta doña gloria molina que afecta la comunidad pero en ningún momento he escuchado a bien decir que paso con la problemática de la salud de la respiración de nuestro vivir sano como ustedes pueden observar tiene hollín sus fachada son muy claras donde se ve la afectación de la contaminación aérea en nuestro punto ósea que no podemos desconocer que también existe polución y contaminación del medioambiente en nuestro sector. es importante también tener claro que la corresponsabilidad de las partes es en un dialogo directo hacia la comunidad exigimos como mesa de trabajo como veedores que se nos respete una equidad una tolerancia y pluralismo porque cada vez que hacemos una reunión de las reuniones no se saca absolutamente nada vamos a perder el tiempo no ha conclusiones reales como se nos está pidiendo hablamos de que se ha hecho por la comunidad no se ha hecho nada quiero que es lo que ofrecen a la comunidad dar dadivas reglaos a las juntas de acción comunal eso tampoco es para la comunidad exacto entonces estamos comprando conciencias por parte de entes no es justo que se haga ese tipo de situaciones. Nuestra comunidad necesita acciones claras de nuestro servicio la inversión social nuestra salud nuestro buen vivir nuestro derecho a nuestro territorio que está causando también mas también más la afectación de puntos de la AEROCIVIL hacia nosotros las migraciones negativas porque se están creando minifundios al interior del territorio que está afectando a una comunidad hay que tener en cuenta eso señores del ANLA la posición de la mesa de trabajo como veedores es no a la apertura las 24 horas a la segunda pista.

LILIA AVELLA – Coordinadora Mesa Aeroportuaria de Engativá

Empieza saludando a todos y señala que en primer lugar debe dejar manifiesto que en la audiencia encuentran dos habitantes de Engativá tomando en cuenta que la propuesta en el mes de marzo por la cual se levantó la audiencia en Corferias es que cada territorio tiene derecho a dar opinión a presentar sus puntos de vista y acordar la realización de tres audiencias una en Sabana de Occidente otra en Fontibón y otra en Engativá la comunidad de Engativá, presentó propuesta de realización de audiencia en el área de mayor afectación aeroportuaria Engativá pueblo, en el colegio antiguo La Presentación se

tenían todas las garantías para la realización de la audiencia esto no fue aceptado y se impuso este sitio y hoy dice afortunadamente no se trajo a la comunidad porque no habrían tenido en donde sentarlas esto no es un espacio apto para dos localidades una de las cuales Engativá tiene una población de un millón trescientos mil habitantes y solamente en el área de afectación aeroportuaria directa de los 65 db de ruido 48 barrios entonces la comunidad requiere un espacio para su opinión.

En segundo lugar quiere decir que es evidente que como este es un proyecto de ampliación del aeropuerto, en primera instancia la lucha de la ciudadanía en toda expansión norte sur del aeropuerto que afecta gravemente la localidad de Engativá y Fontibón y su expansión se da hacia el área de Sabana de Occidente, es un proceso que hace parte de la ejecución de un modelo económico que ha generado tratados de libre comercio, que exigen crecimiento y expansión de un aeropuerto para el ejercicio de un desarrollo de un modelo que ha sido perverso para las comunidades y que por el contrario a diferencia de muchos aeropuertos internacionales en su entorno hay desempleo hay ruina hay crisis hay abandono del estado en materia social y no están hablando del cursito ni del empleito ni de dadivas que no son importantes en este proceso, están exigiendo desarrollo de un modelo económico en el cual las comunidades tengan la fuerza suficiente para su crecimiento y desarrollo y no el modelo por el cual minorías se enriquecen con el respaldo de estos gobiernos, como el actual gobierno Santos y el ministro Vargas tiene como propuesta fomentar el crecimiento de minorías que se enriquecen a costa de la pobreza de minorías del entorno del aeropuerto la nueva ley anticontrabando que en el fondo no persigue contrabando sino que afecta un comercio minoritario de la nación de todo el modelo y el comportante del plan de estratégico del Aeropuerto El Dorado, para la entrada de productos extranjeros que arruinan la economía de la Nación y para ello está concebido el Aeropuerto El Dorado, para ello está concebido el desarrollo de los aeropuerto para ello está concebida toda la propuesta que se está generando y para lo cual utilizan a la ciudadanía para que avalen modelos que van en contravía de la condición de la ciudadanía, para Engativá no hay audiencia pública, para Engativá se exige que se genere en el Distrito una mesa que les cerraron hace cuatro meses que venía trabajando la voz ciudadana, en estos estudios se señalaron las afectaciones de fondo, porque Bogotá y Colombia necesitan un nuevo modelo de desarrollo que satisfaga el desarrollo productivo del país y no el interés monopolístico internacional ni el interés de 19 familias en el caso de Bogotá, para el ejercicio de su enriquecimiento y en contravía de mayor pobreza para la ciudadanía se tienen estudios, análisis que indican que las comunidades de Bogotá no han tenido ni un solo momento de desarrollo generado por parte de los grandes intereses que representa Aerocivil y el gobierno nacional exige que vías como la José Celestino Mutis no sean construidas con los dineros de la comunidad de Engativá ni de Fontibón, exigen una vía que tiene apertura en el centro de Bogotá hasta el nuevo proyecto del nuevo aeropuerto de Flandes que atraviesa toda la Sabana de Occidente que sea construida con presupuestos nacionales y no con los presupuestos locales de la comunidad que está cansada de generar para que disfruten las minorías oligarcas que dirigen y orienta este país, exigen que la salud tenga un desarrollo pleno desde Engativá, exigen un hospital que atienda los grandes problemas auditivos de las ciudadanía; y dicen pues retirense del lado del aeropuerto, lo que quiere decir es que Engativá y Fontibón fueron primero que el Aeropuerto El Dorado, los invasores fueron el aeropuerto no la comunidad, señala igualmente que la comunidad organizada desde Engativá llevará a cabo una audiencia en la cual se escuchará la voz de la ciudadanía y exigen al distrito el establecimiento de la mesa de trabajo que se venía realizando hasta hace 4 meses

porque recogieron la información; sin embargo la comunidad no tienen posibilidad de opinión frente a propuestas, doctora Susana porque levantaron esa mesa? A nivel del gobierno nacional se debe generar un espacio donde se pueda debatir de fondo las grandes consecuencias sociales que ha traído el proceso de modernización aeroportuaria y de esta manera generar modificaciones del fondo que requieran y exijan a la ciudad de Bogotá; este modelo económico neoliberal perverso que ha generado pobreza y ruina no puede dar lugar a un proceso de modernización aeroportuaria, que atienda las graves problemáticas sociales y ambientales quiere terminar que hace 15 días el director de la Aeronáutica Civil en una entrevista en el periódico El Tiempo señalaba, le informo esto a la secretaria de hábitat y a la CAR su preocupación por qué razón está frenando el proceso de expansión occidental de la pista nueva del Aeropuerto El Dorado, le preguntaba El Tiempo y dice el director de Aerocivil es que se tiene una problemita con el tema del río Bogotá no se ha podido buscar alternativa; no acá en Engativá, cambiaron el curso del río Bogotá y generaron que la madre vieja quedara en la localidad Engativá, con el riesgo de inundación permanente que ahí si no hay política ambiental, ahí si no hay autoridades pendientes de porque se pueden cambiar la ruta del río Bogotá y en este momento se encuentran estudiando que hacen para que la pista que creciera hacia el occidente puede atravesar el río Bogotá, esto será motivo de grandes debates entre las comunidades aceptadas y quiere decir que crece la audiencia de comunidad impactada con estas políticas del gobierno de Santos y del señor Vargas Lleras que están buscando el desarrollo de la zonas francas de los puertos secos para la aplicación del modelo de tratado de libre comercio y que requiere extensiones de terreno en detrimento de las comunidades pobres de eso se trata este proyecto de modernización aeroportuaria de manera que Engativá no está presente en esta audiencia porque no están de acuerdo que los sometan a este sitio, se convocó una audiencia pública en se territorio e invita a la gente de Fontibón a que este tipo de eventos los lleven a cabo allá en la iglesia donde estaba propuesto donde pasan los aviones a 10 metros de distancia y de altura para que se sepa cual es la realidad de la ciudadanía y cuáles son los graves efectos sociales, políticos y ambientales de un proyecto aeroportuario que no atiende los intereses reales del país sino que atiende los postulados y las directrices del fondo monetario internacional y agentes externos del país. No a la falta de soberanía en el ejercicio de estos proyectos. Esta es la voz desde la localidad de Engativá.

INTI RAÚL ASPRILLA REYES – Representante a la Cámara por Bogotá Alianza Verde

Inicia su intervención diciendo que para otorgar una licencia ambiental no solamente se debe tener en cuenta criterios técnicos se deben tener en cuenta criterios jurídicos y fiscales. Lo jurídico tiene que ver con lo que somos con nosotros como ciudadanos todos somos sujetos de derechos todos tenemos derechos fundamentales lo fiscal tiene que ver con el análisis de las posibles implicaciones que va a causar en las arcas de la nación y el distrito la aceptación o la expedieron de una licencia ambiental dicho esto permitanme decir lo siguiente si esta solicitud de ampliar el horario de operaciones de aeropuerto el dorado 24 horas es aceptada se estará generando uno de los mayores problemas de salud pública en la ciudad de Bogotá además de un detrimento patrimonial que tendremos que pagar todos los colombianos quiero hacer tres aclaraciones en mi intervención la primera como bien se ha dicho entre la inauguración de la primera pista en 1959 y la inauguración de la segunda pista en los años 90 se crearon legalmente muchos barrios y está consideración no es anodina porque esto quiere decir que los habitantes que desde décadas están en los barrios la Atahualpa, de la cruz por nombrar algunos tienen derechos

adquiridos que deben ser respetados y defendidos por el estado colombiano. lo segundo quiero recalcar lo que se ha hecho y es una verdad de Perogrullo que no es necesario repetir toda la comunidad ha repetido hasta el cansancio que la operación de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado ha generado afectaciones en su salud y ha generado una afectación a un derecho que a veces todos sabemos que tenemos derechos pero no sabemos cuáles son esos derechos yo quiero contarles de un derecho que se ha violentado, tiene nombre propio es el derecho a la intimidad familiar que es el derecho a la intimidad familiar el derecho que ustedes y yo tenemos a descansar tranquilamente en la intimidad de nuestro hogar y es preocupante y también quiero decir que no sé porque el director de la Aeronáutica Civil porque no está y quiero decir que es lamentable que el director que la Aeronáutica Civil sabiendo que habiendo una vulneración e derechos fundamentales con la entrada en operación de la segunda pista hoy tenga y lo digo con el mayor de los respetos la falta de moralidad administrativa de pedir que esta pista opere 24 horas. ¿Porque es tan grave la operación 24 horas? porque los problemas que se han venido evidenciado van a aumentar exponencialmente. Quiero decirles una cosa los estudios sobre el sueño dice lo siguiente si usted deja de dormir un día al otro va a estar irritable, si usted deja de dormir dos días el segundo día va a tener dificultades para hacer tareas básicas de coordinación y si usted deja de dormir tres días ya se vuelve un problema de salud vital que puede empezar a tener delirio de alucinaciones.

Si este proyecto es aprobado vamos a generar un problema de salud mental en la localidad mucho mayor del que ya hay en la localidades de Engativá y Fontibón y que va a pasar con esto que muy seguramente ustedes en su justo derecho van a demandar y los habitantes de Funza van a demandar y quiero acá hacer hincapié de hecho que muy seguramente un juez de la republica encontraría que debe haber una indemnización patrimonial porque cuando usted le quita el derecho a una persona a dormir le está violentando el núcleo esencial del derecho a la intimidad familiar y está vulnerando el núcleo esencial de su derecho a la salud, la jurisprudencia del concejo de estado del año 2014 la cual se declaró la responsabilidad patrimonial de la Aeronáutica que un vecino que fue afectado por la segunda pista recogiendo la jurisprudencia del consejo de estado que es la sentencia de doña Juana, de la cual mi señor padre el señor Guillermo Asprilla, que en paz descansa, fue el autor y demandante, condeno a la aeronáutica civil fuera de pagar los daños patrimoniales a pagar el daño moral, porque a pagar el daño moral porque cuando usted le quita a una persona la tranquilidad y como en este caso va a afectar su derecho el núcleo esencial en su derecho de intimidad familiar eso merece una indemnización saben cuánto fue la indemnización para esta persona 30 salarios mínimos legales vigentes y quieren van a pagar eso nosotros todos los colombianos entonces yo anuncio que voy a hacer un derecho de petición y una solicitud de acompañamiento de la Contraloría General de la Nación porque el posible balance si esto se llega a aprobar es que vamos a tener. Vamos a solicitar un acompañamiento de la contraloría general de nación que es la encargada de velar por los impuesto que todos nosotros pagamos porque el peor balance que va a ocurrir es que tengamos un problema de salud pública y fuera de eso que todos los bogotanos y todos los colombianos tengan que pagar por la irresponsabilidad administrativa por parte de la AEROCIVIL anuncio también un debate de control político a este proyecto en la comisión quinta de la cámara de representantes de la cual hago parte la cual vamos a solicitar se haga en el salón Boyacá para que toda la comunidad pueda asistir es un debate de control político que va a haber ida y vuelta va a ver replicas y preguntas y ahí si el señor de la Aeronáutica Civil va a tener que asistir porque está en la

obligación de hacerlo. termino esta ponencia solicitándole por pura moralidad administrativa que es la moralidad administrativa? que las entidades públicas, que los funcionarios públicos actúen conforme a la ley protegiendo derechos y por pura moralidad administrativa lo que debe hacer la Aeronáutica Civil es retirar esta solicitud.

MELBA PINEDA MEDELLÍN – Líder Ambiental Asojuntas

Comienza con el saludo de buenos días y dice que como los tiempos apremian va a ser rápido y puntual, señores ANLA la solicitud en nombre de la comunidad ambiental y en comunales de Fontibón teniendo en cuenta el Auto 1325 de mayo 9 de 2013, en el cual se inicia apertura de investigación ambiental por incumplimiento de diversos controles ambientales se solicitó de manera muy respetuosa no conceder la ampliación de la Licencia Ambiental para operaciones aéreas por 24 horas porque la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, no está cumpliendo con los controles que ordena la Autoridad Ambiental violando la norma y los derechos de los ciudadanos como expone a continuación:

1. Vulneración a los derechos fundamentales de los ciudadanos teniendo en cuenta que a la fecha no se han tomado las medidas efectivas para mitigar los impactos de ruido generado por los sobrevuelos de las aeronaves.
2. A la fecha no se tiene evaluado los impactos ambientales causados por la contaminación atmosférica y sonora que causa deterioro en la vida de las personas, la fauna, la flora y los ecosistemas de la localidad y de las comunidades vecinas.
3. Desconociendo las normas se hicieron rellenos en zonas inundables en la cabecera 13R pista sur dándole un manejo equivocado a la protección de la fauna y la flora infringiendo con esto el derecho a gozar de un ambiente sano proteger la diversidad e integridad del ambiente y conservar las áreas de importancia ecológica.
4. Incumplimiento de los horarios permitidos afectando la salud y el derecho al descanso de los habitantes por las interrupciones del sueño causado por los sobrevuelos causados a distintas horas de la noche y la madrugada afectado con esto a las viviendas por las vibraciones producidas por el intenso ruido
5. Incumplimiento al Decreto 2564 del 1999 que ordena claramente la renovación de la flota de las empresas aéreas de aeronaves de etapa 3 de ruido a partir de enero de 2013 y hoy día todavía se ven aeronaves de etapa 3 sobrevolando.
6. Incumplimiento del manual de abatimiento de ruido. La Aerocivil no ejerce control a las compañías aéreas, ya que es evidente el decolaje no permitido. Los ciudadanos ven con preocupación el continuo sobrevuelo de aeronaves por los espacio no autorizados generando esto ruidos intensos con afectación a las comunidades y generando ahorro de tiempo y combustible para dichas empresas.
7. De acuerdo a la norma el plan de gestión social no se viene cumpliendo a cabalidad porque no se ha preparado a la comunidad para enfrentarse y articularse con las nuevas condiciones que se dan en el desarrollo aeroportuario evidenciado esto en el retiro unilateral de los funcionarios de la Aeronáutica Civil

de las mesas de trabajo POI Plan Piloto de Operación Estratégica que apuntaba a un trabajo mancomunado con las comunidades; en este punto se ve con tristeza como la aeronáutica civil no ha tenido la voluntad propia para trabajar armónicamente con las comunidades y establecer acuerdos que permitan avanzar en los objetivos y propuestas creadas por los habitantes de la localidad. El trabajo que la Aeronáutica hace con las comunidades es un trabajo impuesto cuyo fin es obtener la ampliación de la licencia para operar las 24 horas beneficiando solo a las grandes empresas y al operador OPAIN dejando por fuera a las comunidades afectadas y a la localidad y al mismo Distrito en cuyo caso se encuentra el aeropuerto internacional el dorado.

Solicitud:

1. Señores del ANLA, señores del Distrito y señores de la Nación aunque hoy no están pide la conformación de una mesa de trabajo donde este el Gobierno Nacional, el Distrito, las Alcaldías de Fontibón y Engativá, Funza, Aerocivil, OPAIN y las comunidades.
2. Se reconsidere la aprobación de la Licencia Ambiental hasta tanto no se cumplan los controles establecidos por la Autoridad Ambiental.
3. Se vea a las comunidades a las afectadas como comunidades de paz que buscan un bien común una protección a sus derechos y un espacio de participación que permita generar soluciones a las problemáticas planteadas y avanzar en la construcción de una sociedad justa donde podamos convivir con el Aeropuerto ganando todos sin afectar la salud y el ambiente.

Deja para el señor Procurador y señores del ANLA una carta que trae de parte de Asojuntas con 560 firmas que recogieron en su momento y donde se oponen con algunas razones de peso a la apertura de 24 horas de las pistas.

Entonces la deja en la mesa y pide al presidente de la Audiencia que haga lectura de la misma.

El presidente le informa que su comunicación hará parte del análisis que le corresponde a la ANLA y por supuesto el señor procurador si lo desea tendrá copia de este documento obviamente al obrar en el expediente dado el control que ejerce la procuraduría en este caso podrá consultarlas y acceder a los temas que allí se proponen y luego se hace lectura de comunicación

ANTONIO SANGUINO – Concejal de Bogotá D.C.

Muchísimas gracias nosotros hemos traído una pequeña reflexión que es la que vamos a dejar en la mesa de esta audiencia que fundamentalmente lo que hace es reiterar las voces de la ciudadanía de este sector de la ciudad respecto a los reparos a la operación por 24 horas de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado, pero sobretodo también o mejor que también se apoya en el Auto 3072 de la Autoridad Nacional de Licencia Ambientales sobre lo que ha visto siendo la operación de esa segunda pista del aeropuerto y en general del aeropuerto y sus impactos ambientales y en la salud pública de los ciudadanos de esta zona de la ciudad opiniones que también son reiteradas hoy por la Secretaria de

Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá, D.C. Edificio anexo
PBX: 57 (1) 2540111 Ext. 2122
Línea Gratuita Nacional 01 8000 112998
www.anla.gov.co

Ambiente del Distrito y que nosotros también quisiéramos respaldar. Nuestra solicitud no es otra distinta que la que aquí se ha planteado y es que se niegue la licencia para la operación de la pista número dos por 24 horas del Aeropuerto El Dorado y esto no es solo una petición que hacemos en mi condición de concejal sino que lo hago también en nombre de la Alianza Verde como fuerza política ambiental comprometida con la defensa de la vida y con los derechos ambientales de los ciudadanos de Bogotá y de Colombia pero no solo eso también queremos solicitar la aplicación del principio de precaución para restringir el actual uso que está teniendo la pista 2 del aeropuerto el dorado por que el Auto 3072 de la ANLA y la Secretaria de Ambiente también certifica las innumerables violaciones a los requerimientos que en materia de cumplimiento de la Licencia Ambiental vienen haciendo la Aeronáutica Civil y la OPAIN en la operación de esta segunda pista. Entonces no solo solicitamos no ampliar la licencia sino que al mismo tiempo solicitamos restringir el uso hasta tanto OPAIN y la Aeronáutica Civil no cumplan con los requerimientos que en materia ambiental se le han hecho para la operación de la segunda pista del aeropuerto El Dorado.

Quisiéramos argumentar estas solicitudes con los siguientes argumentos así:

- que el cumplimiento que las normas ambientales son una obligación y no una asunto accesorio en las licitaciones y parece ser que a los señores de OPAIN y a la Aeronáutica Civil le pareciera o consideraran que estos asuntos ambientales estas normas ambientales son un asunto accesorio y no un elemento central condicionante de la licencia de operación.
- que ampliar la licencia de operación es premiar el irrespeto por las normas ambientales colombianas y amenazar la salud de los habitantes de Fontibón y de Engativá y Funza.
- que no se puede otorgar una licencia no se puede otorgar licencias si no hay reales mecanismos de control y eso lo advierte la propia ANLA en su Auto 3072 la Aeronáutica Civil carece de mecanismos de control de ruido para la operación el Aeropuerto El Dorado y en particular de la segunda pista luego entonces es un acto de inmensa irresponsabilidad ampliar la licencia cuando se ha constatado que no hay herramientas técnicas en la AEROCIVIL para controlar la operación del aeropuerto y en particular de la segunda pista.
- ampliar una licencia sin una Autoridad fuerte que la haga cumplir es un alto a la bandera y es por supuesto una burla para los ciudadanos y una burla para las normas ambientales que regulan la materia y que sin esos mecanismos de control por supuesto que ampliar la licencia es una patente de corso para que se siga violando las normas ambientales y se siga afectando la salud pública de los ciudadanos que están siendo afectados de manera directa por esta operación y por una eventual ampliación de la pista número 2 a 24 horas de funcionamiento.

Nosotros quisiéramos decirles que como lo dijo el representante a la cámara Inti Asprilla que no solo vamos a promover un debate en el Congreso de la Republica sino la bancada de la Alianza Verde va a adelantar una audiencia pública o un debate público en esta zona de la ciudad con la presencia de las comunidades sobre este asunto de tal suerte que podamos generar una inmensa movilización ciudadana que obligue al cumplimiento de las normas ambientales y que frene la ampliación de la operación de la segunda pista para el Aeropuerto El Dorado. Muchas gracias.

GILBERTO SALCEDO RIVERO – Asociación de Transporte Aéreo

Saluda a todos los representantes del Gobierno Nacional, Distrital, a la Procuraduría, Defensoría del Pueblo y a la Comunidad presente de las localidades aledañas al aeropuerto y a los municipios aledaños.

Dice que en lo primero que quiere hacer claridad es que viene en representación de la Asociación del Transporte Aéreo que es la agremiación de las aerolíneas en Colombia que representan alrededor del 95% del tráfico de pasajeros en el país, además agradece el espacio y quiere básicamente tratar cuatro puntos en esta corta intervención; primero básicamente hace una breve reflexión sobre el dilema que se está planteado y trata de aterrizar esta reflexión en el concepto que a veces se olvida pero es muy importante dentro del desarrollo sostenible y como parte sustancial de cualquier proyecto de infraestructura cualquier tipo de desarrollo que si bien tiene unos impactos y unas implicaciones, también se debe tener un balance y una perspectiva diferente, el segundo punto que quiere tratar es la importancia estratégica no solo el aeropuerto sino que el tráfico que allí se mueve en términos de competitividad de la ciudad de Bogotá y del país, tercero quiere comentar algunos de los avances y de las medidas que en términos reales a logrado el sector de las aerolíneas, la regulación en general, para lograr una mitigación de los impactos ambientales que puedan tener y finalmente algunas conclusiones y observaciones.

Frente al tema del desarrollo sostenible es el gran punto de partida en esta discusión la pregunta que se responder es cuál es el equilibrio que se va a lograr el bienestar de las comunidades pero al mismo tiempo como se puede tener además de esas condiciones ambientales apropiadas también unas condiciones que permitan el desarrollo económico y social de Bogotá, cuando se habla del Aeropuerto el Dorado se habla de lo que mueve el Aeropuerto El Dorado, no es un tema menor este sector en la última década paso básicamente de transportar en Colombia alrededor de 10 millones de pasajeros a que el año pasado estar cerrando 31 millones de pasajeros esto significa nada más y nada menos que se ha venido atendiendo una necesidad colectiva, no solo de los bogotanos no solo de ustedes sino del todo el país y también de los migrantes y de los visitantes que vienen del extranjero.

Hoy en día el Aeropuerto el Dorado representa el 33 por ciento de las operaciones aéreas del país lo que pasa o no de deja de pasar en el Aeropuerto El Dorado, tiene un impacto directo en esos derechos que también tienen las personas en Colombia a su movilidad, a su transporte y evidentemente a que se garantice este servicio público esencial que es el transporte aéreo; adicionalmente en Bogotá se reciben alrededor del 78% de los pasajeros internacionales y el 40% de todo el tráfico doméstico que hay en el país esto como les digo no es menor El Aeropuerto El Dorado hoy en día es el tercer aeropuerto en pasajeros de toda Latinoamérica y es el primer aeropuerto en carga de toda Latinoamérica, esto claramente ha tenido una génesis que no se debe escatimar allí y es hoy en día el país en menos tiempo ha tenido un modelo de internacionalización un modelo que ha tenido un economía sostenida 4% del BIP en los últimos 10 años, adicionalmente a estas realidades y parte de las preguntas que nos tenemos que responder hay que alineamos con esta realidad internacional económica las necesidades a nivel aeroportuario y de conectividad aérea esto implica y lo que vemos hoy en día hay una gran perspectiva de aprovechamiento de los tratados de libre comercio de todos los instrumentos internacionales que

permiten que la economía colombiana sea más robusta y tenga acceso al 23% de población mundial, al 70% del PIB mundial, a al 60% exportaciones y al 65% de las importaciones internacionales.

El transporte aéreo hoy en día es un sector que facilita el desarrollo económico y social y por si solo tiene un factor modificador y esto es parte de lo que quiere que se tenga en consideración al tomar esta importante decisión y es como hoy en día un peso que se invierte en el sector aéreo tiene un factor multiplicador de 11 mil pesos en otros sectores de la economía adicionalmente este crecimiento ha sido de tres veces en la última década, en el tráfico de pasajeros ha sido acompañado de inversiones muy importantes de las aerolíneas se habla de cómo a nivel de las sillas que se ofrecen cada día, se han aumentado a nivel nacional en un 53%, a nivel internación en un 43% el número de frecuencias de vuelo que como una necesidad colectiva a nivel de país e internacional a nivel nacional, han aumentado en un 17% e internacional 30% todo este crecimiento viene acompañado de importantes inversiones en la renovación de la flota que es uno de los puntos crítico que se han puesto sobre la mesa.

Se ha invertido en flota y en motores alrededor de siete mil millones de dólares en los últimos 10 años adicionalmente esta renovación de flota implica una nueva tecnología como bien lo han mencionado se denomina etapa 4 y homologables a esta nueva tecnología reduce las emisiones de ruido además cada vez los estándares nacionales e internacionales viene en cabeza de los organismos internaciones como la OACI o del regulador en Colombia como la Aeronáutica Civil, que viene exigiendo más estándares en la materia y adicionalmente a lo que veíamos hace 50 años aproximadamente, estas aeronaves son 75 % menos ruidosas y en la última generación algo cercano al 15 % adicionalmente digamos esto viene acompañado de una serie adicionalmente estamos hablando de otras medidas que son conocidas como operaciones de rodaje con un solo motor se viene aplicando en El Dorado durante el aterrizaje se aplica un procedimiento especial que se llama la apertura mínima de la reversa de las turbinas, el uso de unidades auxiliares de potencia solamente se están aplicando cuando los motores no están encendidos este se hace con la mínima potencia requerida según el peso de cada aeronave, se están aplicando dispositivos para disminuir el ruido generado por la fricción del viento y cada día la Aeronáutica Civil a través de procedimientos especiales en las cartas de navegación de los pilotos para reducir el ruido, el rediseño del espacio aéreo en este momento se está poniendo un proyecto pues evidentemente permitirá unas condiciones óptimas para mitigar este impacto ambiental obviamente por todas estas consideraciones que les mencionaban estamos de acuerdo claramente con el proyecto presentado por la aeronáutica. Creemos que hay que acompaña sin duda alguna que se haga con un adecuado monitoreo y que cuando se infrinja tenga algún tipo de consecuencia y evidentemente se tenga un permanente proceso de renovación y rediseño de los diferentes procedimientos finalmente yo quería hacer estas reflexiones sobre todo porque no solo es un tema de ruido o de medio ambiente es un tema del impacto que tiene un sector como es el sector aéreo en la economía local creo que esto no se debe dejar y toda la toma de decisiones debe de indicar un tema de interés general.

FREDDY MORENO en representación de MAIRA LILIA GONZÁLEZ RODRÍGUEZ – Representante AEROVECINDADES

Dice que son comunidades afectadas directamente por la segunda pista del Aeropuerto El Dorado el

tema a referir en mi intervención va a ese consenso general que hay que es no a la modificación de la Licencia Ambiental del Aeropuerto El Dorado no a las 24 horas pero más allá de eso ahorita que entré a unos tips que nos llevan a verificar y mirar la historia de todo eso que estamos viviendo hoy. Uno de esos tips antes de empezar, hoy se empezó el llenado de la Represa El Quimbo. Señores del ANLA hoy empezó de nuevo, de nuevo empezaron las comunidades del Quimbo a quejarse porque nunca les solucionaron los problemas, nunca se les hizo realmente una solución efectiva a la problemática y ahí están toda la megaminería toda la explotación a nivel nacional eso no es un tema solo Aeropuerto esto es un tema que tiene que ver con la megaminería que tiene que ver con toda la expropiación de Estados Unidos a través de todos sus proyectos megamineros toda la extracción que nos están haciendo.

Como habitantes de Fontibón se oponen al funcionamiento las 24 horas de la pista 2 de la operación indiscriminada y sobredimensionada del Aeropuerto El Dorado así como las medidas que reducen los controles a la actividad aeroportuaria y la aeronavegación como la eliminación del pesaje de las aeronaves modificaciones sesgadas del monitoreo del ruido de los equipos auxiliares de potencia y pruebas de motores más si se trata de una flota de aviones obsoletos que conducen a incrementar el tráfico aéreo y a eliminar controles colocándonos en riesgo por pretender maximizar la operación aérea. Y dice más adelante, pensamos que el Aeropuerto El Dorado es un vecino incomodo que deja desplazamiento debido a la venta de propiedades por la urgencia de salir de la zona debido a la vulnerabilidad progresiva a la que nos hemos visto expuestos sin que haya ofrecimiento de soluciones absolutas o planes de vivienda para quienes viven en el área de alto impacto que según o planeación distrital son 120 mil habitantes es decir más 35 mil familias la masiva llegada de industria altera la cotidianidad de la vida del barrio generando riesgos por el manejo de combustibles maquinaria pesada incremento del tráfico por las vías residenciales carente de control urbanístico con soluciones en salud se incrementa el desplazamiento y la venta de viviendas a bajos precios entre otros.

Modificaciones de las modificaciones de la licencia. la mencionada licencia ha sido modificada por las siguientes resoluciones: la segunda pista comenzó tras la obtención de la licencia ambiental otorgada a través de la resolución 1330 de 1995 siendo inaugurada el 16 de junio de 1998 las modificaciones de licencia han estado dirigidas a las exigencias de adaptaciones necesarias para el funcionamiento del aeropuerto en medio de una zona residencial así como la flexibilización de la normatividad inicial dice la resolución va de la 1389 de 1995 a la 639 del 2010 y son 9 reiteraciones de alteraciones de licencia sin consulta a la comunidad abiertamente lo que decía se autorregulo la AEROCIVIL hizo todo los movimientos sin consulta previa sin consultar a la comunidad buen esa es hoy la Unidad Administrativa Especial De Aeronáutica Civil pretende nuevamente su modificación con los ejes temáticos anteriormente mencionados con base en el oficio radicado 4120-E1-76667 del 2 de julio de 2009 bueno, la historia de esto, la real audiencia que era la real audiencia todavía estamos en la real audiencia ósea contamos con la real audiencia que era la real audiencia pues data de 1545 y se prolongo su uso 1558 desde esa fecha no volvieron a haber reales audiencias pero últimamente es un modelo para consultarle a los pueblos de que forma quiere ser patiado, no de qué forma intervenido no de qué forma solucionar efectivamente las necesidades comunitarias eso no es algo personal contra el ANLA ni mucho menos es la historia y tenemos que fresquiarla eso era la real audiencia sus funciones eran judiciales, administrativas y políticas y estaban regido por lo oidores hoy tenemos los oidores aquí.

OLMAN GUTIÉRREZ – Representante AEROVECINDADES

Inicia su exposición señalando que en primer lugar lo de la ventana operacional, no sabemos porque motivo hay permisos, hay licencia, hay cambios de licencia y todo marcha muy bien para el negocio del aeropuerto pero las comunidades no le han resuelto nada, que lo pueden mostrar con el material que entregaron, en la cuestión social son programitas muy secundarios que no resuelven los problemas reales ninguno está resuelto, tiene contabilizado que durante 25 meses ósea dos años hubo permisos especiales a través de que decían era el problema invernal que era el problema que el país no se podía quedar sin aeropuerto y tocaba emplearlo porque o sino había congestión económica pero a ellos por lo menos no les han compartido nada de esos beneficios económicos de que habla AEROCIVIL y habla el gobierno, en la noche eso para que sea anotado por los especialistas del ANLA, el carreteo de las aeronaves, el encendido de las turbinas, las pruebas de motores, a pesar de que hay un horario específico para eso que se supone no debe salir ruido, sale cantidad de ruido hacia la localidad de Fontibón cabecera de pista y laterales de pista, por supuesto con alteraciones de sueño y del bienestar de las personas bueno en lo de la ventana operacional se ven fechas entre el 30 de noviembre de 2011 a marzo del 2012 cuatro meses primero de septiembre del 2012 al 31 de mayo de 2013, 9 meses y otras en dos mediciones en total 25 meses, en eso procedimientos, entonces como opera el aeropuerto no tiene licencia, ya está operando las 24 horas hace dos años quien lo creyera pero así es y por eso es que se está sintiendo más fuerte los estragos del ruido, en el caso del ruido la secretaria de ambiente en el monitoreo de mes de octubre del 2008, señala que hubo 15mil, fuera de las normas ambientales yo creo que aquí el problema no es de que sancionen sino que estos no debe ocurrir, porque si ocurre hay que retirarle no solamente los permisos sino también la licencia, quince mil vuelos fuera de norma a donde se permite eso, no vale ni permiso ni vale sanciones ni vale nada no deben existir, o si ocurre que sea muy esporádicamente ya por cuestiones accidentales en el problema y esto lo queremos volver a hacer hincapié del problema de las simulaciones de ruido entonces ese sistema de promedios y ese sistema de dispersión del sonido en las áreas no debe aplicarse para este caso de los residentes y habitantes, se debe aplicar es la medición efectiva lo que bote el sonómetro no los promedios ni menos la dispersión de aire, también dice que hay otro problema es que debería estar presente el Presidente de la República o en su defecto debía estar su representante s requiere que haya presencia de los jefes del macroproyecto, el señor Presidente de la República o su delegado igualmente el Gobernador, el Alcalde Mayor, Ministerio de Ambiente, digamos que hay alguna representación de parte del ANLA pero queremos hacer énfasis en el sector administrativo no los abogados ni los especialistas sino la administración, porque el problema del Aeropuerto encierra el problema del Plan de Ordenamiento que tiene que ver con el urbanismo adecuado que debe haber en los alrededores del Aeropuerto.

Dice que se cometió un gran error, en Techo los invadió la ciudad entonces pensaban que ya habían escarmentado en carne propia y ocurre que aquí también los invadió la ciudad y más grave aún no solo los invadió sino que el mismo gobierno y el instituto de crédito territorial hizo barrios en la zona de afectación en la zona aeroportuario el instituto de crédito invito a la gente a ocupar estos lugares entonces ellos salieron a la protestar para que no impusieran la segunda pista porque todos los barrios estaban ahí, pero nos los vieron y no los escucharon y tampoco los escucharon en la Audiencia anterior,

si es para eso las audiencias simplemente para reafirmar lo que van a hacer y si esta también se va a convertir en eso en una legitimación de lo que viene con mayores implicaciones, solicitan una concertación y esa concertación que no sea dentro de la democracia participativa, porque esa democracia participativa tiene que explicar en qué lugar esa democracia participativa ha tenido poder de decisión en ninguna parte ha tenido poder de decisión entonces, quieren que una concertación directa de un pliego de peticiones que tienen, para que no los resuelva la junta directiva de la burocracia en cabeza del Presidente de la República, entonces no a las 24 horas de operación del aeropuerto si a la concertación con el alto gobierno.

MACARTI NEWMAN CAMPO – Representante de ASOSALITRE

Señala que es una cuestión de conciencia. Dice que ustedes son colombianos viven en Bogotá y tienen en sus manos el poder de hacer algo por toda su comunidad no es justo que ustedes en medio de la incapacidad de cumplir con esta gran responsabilidad vayan a ser parte del proceso atolondrado con que se quiere hacer valer este proyecto de desarrollo cual es el escenario tenemos por un lado a un gobierno dedicado a sus locomotoras del desarrollo no estamos en contra del desarrollo ni más faltaba tenemos enseguida las aerolíneas somos testigos de los problemas que ha habido con el cambio de clima el invierno ha generado unas congestiones enormes en los aeropuertos y quienes los acolitan en sus inquietudes que son los medios de comunicación por supuesto acusan a quien acusan pues a las aerolíneas son las primeras involucradas y ellos tienen que decir no tenemos el permiso de la Aeronáutica Civil. La Aeronáutica Civil está también en el proceso y está según ellos frenado por la cuestión de la licencia entonces en ese escenario se debaten una cantidad de poderes y se olvidan de lo más importante el desarrollo es importantísimo pero es que el desarrollo debe ser para todos no solamente para las empresas privadas encargadas del desarrollo del transporte de carga y de las de movimientos turísticos es una cuestión de conciencia que involucra que los señores del ANLA no tienen por qué decir es que eso nos lo dijo la Aeronáutica Civil si están capacitados para tomar una decisión de este tamaño que el ingeniero de la Aeronáutica Civil aquí presente nos hace un informe de las áreas de afectación que dista mucho de lo que nos ha traído a nosotros la Secretaria del Medio Ambiente Distrital será que la Aeronáutica Civil cuenta con los equipos y con la asistencia necesaria para hacer ese tipo de informes o es que han seguido la costumbre de contratar sus estudios diciéndole necesitamos un estudio para llenar un requisito para llenar la licencia yo no lo estoy diciendo que vayan en contra del desarrollo ni que vayan en contra del gobierno pero por lo menos que haya una constancia de que usted señor ingeniero tiene los medios suficientes para certificar lo que ustedes van a hacer está bien soportado tiene que tener usted la conciencia estoy recurriendo a la conciencia de todos de lo que se va a hacer es en beneficio de todos sus compatriotas no solo de las empresas privadas y de los grupos internacionales yo tengo que parar en este momento porque quien me sigue trae unos cuestionamientos más importantes pero créanlo nosotros estamos es defendiendo los derechos no solamente de nuestra comunidad sino de todos los colombianos.

HENRY DAVID CAJICA RINCÓN – Representante de ASOSALITRE

Inicia saludando e indicando que es residente de la UPZ 110 Ciudad Salitre, conoce este tema y este

proceso desde hace mucho tiempo y aplaude como líderes de la comunidad y representantes de otras localidades han hecho un gran esfuerzo durante tantos años y la verdad lamentablemente entre chiste y chanza dan ganas de llorar hay algo muy grave en nombre del desarrollo de la economía del progreso, el crecimiento de la ciudad se pasa por encima de muchas cosas nadie está en contra del desarrollo a ellos les sirve como ciudadanos y residentes de la ciudad como residentes de la localidad de Fontibón pero hay algo gravísimo y mandar el mensaje a la AEROCIVIL porque repetir lo que están diciendo es claro, hay muchas pruebas inclusive el Distrito les da un espaldarazo en el tema que la licencia no debe ir y es algo que durante muchos años la comunidad ha planteado muy difícil y tener que luchar tanto para que realmente entidades o instituciones vengán a respaldar la vocería de una comunidad que es la que realmente debe beneficiarse del famoso desarrollo del famoso crecimiento de la economía y como la localidad de Fontibón, creo que están recibiendo eso al contrario, se les está vendiendo una idea de progreso a costa del sacrificio de ellos y de su trabajo y del pago de impuestos y de su desarrollo como persona natural como hogar, un crecimiento y un sentido de pertinencia de muchos líderes que durante muchos años han tratado de trabajar por la localidad de Fontibón por eso este mensaje trata de modificarlo para no repetir las cosas, pero es claro que son una estadística son una cifra en un papel que nos ponen acá con una foto de hace 55 años como arranca el discurso de la AEROCIVIL donde al mirar esa foto alrededor lo que uno ve es potrero hoy en día lo que hay alrededor del Aeropuerto El Dorado es comunidad personas familias niños adultos mayores y gente que ha invertido con mucho esfuerzo para vivir allí y para tener beneficios que realmente les permitan creer que en ese desarrollo y en ese progreso y en esa economía de la que tanto les están hablando pertenece a un sector como Ciudad Salitre, donde puedan decir que viven bien. Dice que son parte de Fontibón, y que Asosalitre está presente y representa un liderazgo de una asociación que para bien o para mal tiene que tener sentido de pertenencia no solo por la UPZ sino de todo Fontibón. Expone que aquí tiene que estar todo Engativá y Funza, porque Bogotá siempre ha caído en la trampa de que cualquier proyecto que se vende de una manera tan soñadora siempre termina en un problema. Dice que en diez años se va a estar escuchando que tenían la razón y otra vez volverán a empezar. Espera que todo esté claro sobre la mesa ya que va mucho más adelante, toca seguir peleando tienen que estar unidos como comunidad demostrar su sentido de pertenencia por lo comunitario y así tener beneficio en lo individual, les agradezco mucho a todos por estar en la Audiencia, por dedicar tanto tiempo, crean que esto da un ejemplo que si la comunidad lucha en bloque pueden alcanzar a pelear contra imperios como los que están enfrentando en estos momentos que solo piensan que son una cifra estadística y que fácilmente los pueden comprar de una u otra manera a costa de salud del medio ambiente y de una calidad de vida que son derechos que tienen por qué rogar por los derechos? por eso se le llaman derechos y eso tienen que enseñárselos a las personas que creen que esos derechos les pueden pasar por encima simplemente por el progreso de la ciudad y por el progreso del país.

MARCELA ORTIZ ROZO

Dice que dentro de la misma licencia ambiental Ciudad Salitre amplía su espectro dentro de la curva de los 65 DB que significa que ahí se está haciendo un reconocimiento de un impacto tristemente la están cubriendo como zona de afectación a la cual nosotros también nos vemos avocados a una afectación y que también queremos que seamos reconocidos como comunidad solo basta mirar desde ese otro

Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá, D.C. Edificio anexo
PBX: 57 (1) 2540111 Ext. 2122
Línea Gratuita Nacional 01 8000 112998
www.anla.gov.co

extremos que para poder hacer una llamada telefónica en la vía con tantos distractores hay que esperar a que pase el avión porque desafortunadamente no tenemos forma de comunicarnos frente a eso queremos que no solamente se tome el tema de ruido en cantidad en lo que significa el ruido sino a frecuencia a la cual estamos sometidos si bien es cierto que dentro lo que están hablando y dentro de los tecnicismos debemos someternos a 65 DB hay que mirar la cantidad la repetición de las veces que tenemos que ver y más aún reconocer que en la noche no tenemos distractores naturales como tenemos en el día nosotros somos una comunidad también que tiene un impacto de colegio tenemos alrededor de 2500 niños que nunca fueron evaluados tenemos además un impacto que es el terminal de transporte que también genera un ruido entonces hay que tenerlo en cuenta en cuenta dentro de nuestra comunidad que pasa con todos los monitoreos que hicieron que vimos dentro de la Licencia Ambiental que fueron hasta la 85 que pasa con la zona entre 68 y la 85 no somos importantes que pasa si nosotros deben estar y quedar consignada que toda comunidad afectada por más mínima que sea debe ser compensada y debe estar contenida en el plan de mitigación quiero hacer énfasis en algo que muy al principio hablaron y creo que lo dejamos perder y es el tema del pesaje de los aviones dentro de la licencia que está contemplada en la Resolución 0154 del 14 de febrero de 2013 se determinó dentro de la modificación menor a la licencia ambiental ordinaria para eliminar una medida de control en donde la misma Resolución se está hablando que el peso si va directamente ligado al ruido de los aviones yo no me imagino en Bogotá por tomar un ejemplo que el distrito lo determinan que por siendo una medida de control termina siendo onerosa, costosa y termina siendo en parte obsoleta ojo una medida de control no puede ser eliminada debe ser ajustada a unas condiciones jamás eliminada no me imagino que nosotros o que en el distrito dijera que porque el mantenimiento de los semáforos en Bogotá terminan siendo costosas eliminemos los semáforos peor aún dentro de la Resolución le quitan toda la responsabilidad a OPAIN que pasa con eso y lo lleva a una presunción es que tiene que ser autoregulatorio uno no puede ser juez y parte dentro de un proceso tenemos que pensar que el desarrollo y el desarrollo y el progreso de una comunidad deben ir de la mano tienen que ser económica y socialmente sustentable creo que quedó claro que quedo bastante coja que solo nos importan unos impactos y donde se está tomando un referente del día no unas proyecciones que debieron ser calculadas también económicamente porque ese es crecimiento de lo que ustedes están esperando por tanto no puede ser tenida solamente dentro del impacto ambiental sin tener un reconociendo económico dentro de la ponencia del día de ayer hablaban que dentro del plan de mitigación está el tema del cambio o mejora de los aviones a 15 años será que esta comunidad se tendrá que aguantar 15 años el impacto y esperando si de pronto en ese momento van a cambiar las reglas del juego no creo que es importante dentro de cualquier licencia a que se genere y en este momento la que nos lleva al tema del aeropuerto que siempre se lleven a mesas de trabajo la comunidad porque vemos que avanzó la licencia y hasta hora se está haciendo un proceso de socialización de un proyecto que ya venía en pie y creo que lo más importante dentro del desarrollo de las comunidades está inmersa la comunidad no podemos esperar a tocar a la comunidad solo hasta lo último cuando la comunidad decide empuñarse y decir no estamos presentes creo que es importante y debe tenerse en cuenta penúltimo quiero decirles que o decirles además de eso es vital que no solamente tengamos este escenario como un escenario de socialización sino que se hagan comités de seguimientos y que se vuelva una audiencia pública los resultados que se den en toda la toma de decisiones que se den dentro de este proceso y que también sean dados a la comunidad esa información que la convocatoria que se haga debe hacerse entera no podemos esperar a solamente conformarnos

con pasarnos la página no debe llegar a la comunidad a cada uno de los residentes debe que esa convocatoria llega a las asociaciones a todos los que están inmersos dentro del proceso del impacto de cualquier cambio que se haga dentro de la licencia.

MARIA FARID BAUTISTA

Expresa que este tipo de reuniones realmente le generan a uno incertidumbre y realmente muy pocas expectativas porque lo que aquí se está jugando es muy grande y lamentablemente nuestra salud y los derechos fundamentales que se nos han vulnerado son muy poco ante este proyecto de tan grande envergadura. Somos pesimistas y con todo respeto me gustaría que se escribiera en el acta queremos que va a tener poco eco y con todo respeto expreso que creo que este evento al igual que otros que se han hecho, realmente es una forma de legalización porque solamente por ejemplo esas reuniones se pudo realizar digamos porque la AEROCIVIL a motu propio no la convoco antes para socializar para escuchar a la comunidad para tomarse las medidas respectivas a fin de mitigar el impacto ambiental en nuestra salud yo estoy aquí representando a mi familia mi madre esta acá presente tiene 85 años de edad y ella a través de estos últimos 3 - 4 años perdió su audición en el oído izquierdo y yo también he tenido impactos en mi salud tengo el problema del síndrome vertiginoso periférico ocasionado por el ruido que producen los aviones soy habitante del barrio Modelia y mi comunidad tiene exactamente estos mismos problemas los niños ya no salen a jugar al parque como lo haría cualquier niño normal porque para ellos el ruido y el fastidio que produce los aviones al pasar sobre nuestro conjunto ha hecho que los niños no quieran ni siquiera quieran salir a jugar en los parques nuestros ancianos en nuestra comunidad la mayoría tiene problemas auditivos y tenemos documentada esta situación entonces no sabemos hasta donde lleguemos no tenemos la certeza que seamos escuchados no tenemos la certeza que esta reunión realmente tenga eco no sabemos por ello me uno al grupo de víctimas del impacto que se nos socialice realmente las respuestas que la AEROCIVIL y todas las entidades de control van a dar sobre nuestras quejas que se han puesto a consideración y en última instancia si no logramos nada pues desde ya los haremos responsables por los daños en nuestra salud y nuestra vejez.

HENRY CASTRO

Dice que están cansados de una situación que es reiterativa, aquí vemos el sentir de todos los habitantes de Fontibón, Engativá, Funza, Madrid, Mosquera, hemos visto no solo en esta reunión en esta audiencia que se hace y agradezco de antemano al honorable edil Julio Ramón Acosta y su familia que como vemos la señora que me antecedió, si no hubiera sido por Julio Ramón esto no se hace como exconcejal del distrito capital en el año 2011 más exactamente el jueves 3 de febrero hicimos una audiencia, no solo lo audiencia, hicimos nosotros aquí en Fontibón una sesión el concejo de Bogotá aquí la hicimos, vinimos los 45 concejales en el cual me correspondió como vicepresidente de la comisión estar al frente de esa sesión y el sentir es el mismo en ese momento en el 2011 y gracias a la radicación que hizo Cambio Radical de la solicitud logramos demostrar con los invitados en su momento los doctores en el tema ambiental y en el tema de salud pública logramos demostrar el daño que se está haciendo a todos los habitantes de la periferia de Fontibón Engativá Funza Madrid logramos hacer eso y en que estamos en este momento me preocupa una cosa que de pronto esta reunión se tome como un requisito más para

poder seguir avanzando con las pretensiones de las modificaciones de las licencias ambientales eso es lo que me preocupa y de pronto que hicieron un llamado a ultima hora y nos tuvieron en cuenta como habitantes de Fontibón aquí en ciudad salitre como habitante pues a nivel personal familiar de amigos a nivel de representación de muchos amigos no solo de Fontibón Funza Madrid y Mosquera que se afectan tanto no en representación de un derecho que tenemos nosotros hoy estamos viendo lo mismo y me preocupa es que esta reunión sea única y exclusivamente para cumplir un requisito de aprobación escuche y todos escuchamos ese avance tan grande que ha tenido el aeropuerto no tanto a nivel financiero sino a nivel económico y a nivel expansivo aquí lo escuchamos que lo acabaron de decir pero no escuché la propuesta no escuche después de tener aquí la problemática no escuche la solución a lo que se está viviendo se aprovechan muchas veces porque el sentir de los habitantes es una u otra forma de acuerdo a tanta problemáticas que hay venimos y de pronto nos salimos del tema central que es el tema de la ampliación de la pista del aeropuerto el dorado las 24 horas aquí esta hicimos el debate en el barrio Cofradía y se solicitó nuevamente entonces señores representantes de la Aeronáutica Civil señores entes de control por favor les pedimos que tomemos esto con algo a nivel personal que se den cuenta que nosotros los habitantes de estas localidades que estamos siendo afectados y no podemos venir a hacer lo mismo de mirar por el espejo retrovisor y decir que primero fue el aeropuerto y después los habitantes o como equivocadamente llegó aquí un señor habitante y dijo que estamos invadiendo, eso no hay que tenerlo en cuenta, hay que ver que hay una problemática, y nos están mostrando el avance tan grande que ha tenido el Aeropuerto a nivel económico pero pregunto cuando se hace una contratación uno de los principios más elementales que hay es el principio de la planeación, será que hay planeación sobre esa ampliación, no hay, de pronto hay una planeación interna personal y particular de los que se va a beneficiar pero a la comunidad, tengamos en cuenta eso, muchos de pronto, no se si viven aquí en el sector de los sectores afectados de los señores funcionarios, no sé si vivirán pero si bien miren de todo corazón es una afectación en la salud logré demostrar aquí en Fontibón, Julio Ramón como edil de esta localidad logré demostrar con los experto que vinieron en salud pública que aquí están aquí en la sesión que se hizo de concejo de Bogotá aquí esta se los voy a mostrar que todos nosotros en Fontibón y Engativá y los sitios aledaños tenemos que hablar muy duro porque ya sufrimos del oído del aparato auditivo y de ahí se desprenden muchos factores como Parkinson como demencia senil y otros factores entonces no estamos jugando con algo pasajero estamos jugando con nuestra salud que desde el vientre materno ya venimos afectados amigos no quiero retomar y volver a hacer un recuento de todo lo que han hecho los que me han antecedido a la intervención pero si quiero decirles a ustedes como representantes de la AEROCIVIL y a nuestros entes de control que por favor tengamos en cuenta que esta no sea una reunión para cumplir un requisito de ampliación, tengamos en cuenta los señores de la ANLA que todos nos estamos beneficiando si logramos darle mejoría a la problemática que se está presentando aquí y que ustedes la conocen por eso yo quiero escuchar y ya han estado aquí y agradezco mucho ya todos cansados aquí quiero escuchar cual es la propuesta de solución que trae la Aeronáutica Civil cual es la propuesta de solución en la reuniones que ha tenido la Aeronáutica Civil en la reunión que han tenido los sectores de la empresa privadas con los entes de control y a que conclusiones han llegado para decir señor aumentamos el parque de la aviación que teníamos 100 aviones a 500 600 no se presumo que eso le ha ido muy bien de acuerdo a las palabras del señor representante de aviadores de trabajadores del aeropuerto que estuvo aquí presente queremos escuchar es eso pero viene y nos dicen aquí en estas reuniones en esta audiencia nos dicen que hemos tenido un

progreso tan grande un progreso que es tan hermoso para la empresa pero no han dicho hemos venido a la par dándoles soluciones. Anteriormente Julio Ramón hace 4 años se habló de las auditorias que hicieron los exámenes auditivos que eran 3000. Entonces por favor yo espero que los entes de control nos ayuden en esto y como dijo la señora anterior no quiero que esto, el día de mañana sea que quede única y exclusivamente para que todos nosotros seamos testigos de que se amplió sin darnos un conocimientos sin darnos a nosotros aun acercamiento ni un momento para poder nosotros expresar lo que ya ustedes saben espero señores a todos aquí presentes que sigamos porque este tiempo que estamos aquí nosotros nadie no lo va a pagar este es un tiempo que estamos sacrificando de nuestras familias en pro de la salud de todos nosotros a todos ustedes muchas gracias muy amables y estaré también ahí presente.

MERCEDES PÉREZ ESTUPIÑAN – Representante del barrio Puerta de Teja

Dice que hace 60 años me estoy aguantando ese ruido tan infernal y ahora dicen que nos van a dar otro poquito más ¿hasta cuándo? yo sé que estas reuniones que hacemos, que pateamos, que fregamos no nos va a servir de nada ¿Por qué? porque esto ya está arreglado. A la comunidad nadie la respeta, a mí me afectó el oído me dijeron en el medico me receto Utabón ¿quién me va a responder por esto? Nadie, entonces pido un respeto para lo comunidad, para los niños, para los viejos y para todo. No queremos las 24 horas, queremos en realidad tranquilidad para los niños, para las comunidades y para los viejos como yo.

JOSÉ ALEJANDRO MEDINA – Representante del barrio Los Cámbulos

En días pasados veía yo una noticia que todos yo creo que conocen y es el tema que está sufriendo la Guajira y Yopal por la falta de agua resulta que nosotros estamos en la misma problemática, y peor, porque resulta que las personas que tienen la problemática que tenemos la problemática a diario con ese ruido ya no tenemos vida, yo tengo toda mi vida viviendo en este barrio, yo vivo en el barrio Los Cámbulos que es uno de los barrios mayor afectados por parte de la segunda pista del aeropuerto, y es una problemática que ya no sabemos realmente que camino tomar sinceramente estamos viviendo una serie de problemáticas entre las que se encuentra el desplazamiento que estamos forzados a diario. no sé si ustedes tengan conocimiento de la cantidad de bodegas que se están armando alrededor de la segunda pista, estoy hablando en el caso de Fontibón, porque Engativá tiene el problemas de pronto más grave y aquí nadie está haciendo nada por este problema es un crecimiento descontrolado de una serie de industrias que estaba favoreciendo directamente al aeropuerto. Bueno aquí se ha hablado todo de los beneficios del aeropuerto y en lo que se está haciendo para poderlo mejorar y para que crezca en infraestructura y de todas esas cosas y ¿que beneficios están dando a la comunidad ustedes? yo quiero hacerles directamente una pregunta y lastimosamente solo ustedes están en este momento como representantes de la problemática como tal ¿ustedes se han tomado la tarea de estar alguna noche en el territorio? cuantas veces les hemos dicho en las reuniones que se han hecho con el Buen Vecino, que se han hecho con varias entidades, con la AEROCIVIL, con el ANLA, con OPAIN, por favor tómense la tarea de revisar las situación que está viviendo la gente en el territorio, vayan una noche, pásenla allá con la gente, conozcan directamente cual es la problemática, vincúlense directamente a la comunidad, lo que

hace que yo tengo, 4 - 5 años, de líder comunal no ha sido la primera vez que una entidad de la AEROCIVIL, de la OPAIN, del ANLA, se acerque a la comunidad a hablar con la comunidad en el territorio no lo han hecho que lástima que como ya lo han dicho mis compañeros anteriormente que este tipo de eventos se hagan fuera del territorio porque ustedes dicen que está dentro de la localidad, no, el territorio afectado directamente está de la Esperanza, perdón de la parte de Puerta de Teja y de la Esperanza hacia el sur ese realmente es el territorio que está afectado y ustedes aquí no lo ven porque tiene toda la infraestructura para poder decir que tenemos todo para no sentir el ruido. También quiero recalcar una serie de elementos que hace indispensable y es la situación deplorable a la que se está viendo sometida la comunidad en otros factores que están afectando el hecho que el aeropuerto este cerca a la comunidad. La contaminación auditiva no solamente es por parte de los aviones la contaminación es también por parte del transporte de carga que se está viviendo alrededor, la avenida La Esperanza quedo insuficiente para el transporte de carga del Aeropuerto El Dorado y del terminal de la zona franca que también abastece el terminal El Dorado las vías ya no tenemos vías nosotros, en la zona de Fontibón son cosas que ustedes conocerían si realmente se pusieran a la tarea de pasar y visitamos.

CARLOS LEONARDO LOZADA CARVALHO

Expresa su sentir, su dolido sentir por tantas afectaciones que vemos día a día hay muchas soluciones que no competen directamente a la AEROCIVIL seguramente cuando el vecino hablaba del tema de vías, hay muchas problemática por supuesto es el Distrito, el Estado en general pero es un acumulado de falencias que eso pueden llevar perfectamente cuantos lo que lleva el aeropuerto cuando se creó el entonces aeropuerto ¿Por qué no planearon? lo que dijo don Orlan que es un personaje de los que tiene más autoridad acá, como no planearon que no se si creciera toda esta población a su lado como es posible que muchas de estas urbanizaciones hayan sido otorgadas por el instituto de crédito territorial yo no puedo creer, yo que crecí como desde los 8 - 7 años hasta la juventud en Kennedy allí en Villa Alsacia y allá yo escuchaba a las 3 de la mañana los aviones yo no sé cómo vivía la gente aquí en Fontibón es una pregunta que me hago en este momento ahora que la tecnología esta mejorada en teoría cierto ahora que la tecnología solo tenemos como dijo el señor el de las aerolíneas y también otro funcionario de la AEROCIVIL que, el señor el vecino que hizo la presentación el de la AEROCIVIL sumercé, no sé si usted estuvo también en el tema del estudio de impacto ambiental, según usted trabajo en el Estudio de Impacto Ambiental dice que alrededor del 30% aún falta por mejorar su tecnología bueno sea el 20 - 30 probable el 40 eso es un gran porcentaje si lo ponemos en números de aviones yo que no vivo en el sector y a veces me paro en la 97 con esperanza de verdad es terrible me ha tocado taparme los oídos es una tortura eso no puedo creer que no sea tan aunque estemos contando con esa y decir no vamos bien no vamos bien todavía falta hasta que no se mejore el 100% no se puede pensar en la ampliación del horario, es cierto felicito y agradecemos la intervención de la Secretaria de Ambiente y por supuesto las personas que exigen que pregunta porque se han ampliado estas ventanas de operación porque es una perturbación para los vecinos y a favor de quien pues a favor de esas personas que como el representante de aerolíneas que se paró acá y dijo que bueno que estén esperando prosperidad para todos seguramente pero ustedes saben que es para todos los que estén en cierto nivel de ganancias no para las comunidad estamos en una audiencia esto es técnico acá la CAR ayer lo dijo en Funza hoy lo hace la secretaria Distrital de Ambiente hace serios reparos a el estudio técnico a las modelaciones de

ruido creo que frente eso no tiene que haber mayor discusión que estamos ante una entidad seria como lo debería ser la ANLA en Colombia no hay unas metodologías muy avanzadas que bueno que estemos tratando de equipararnos a los estándares internacionales en temas aeroportuarios pero lo mismo no se puede decir de las metodologías del estudio ambiental entonces con esas metodologías del estudio ambiental, si son deficientes y además en su conformación se hacen errores como lo acaban de decir las autoridades y ayer también lo dijeron en Funza, entonces yo creo que tengo fe en el Estado si son de esa política por eso ojala porque muchos que han dicho que esto es solo un rellena espacio que no vamos a cumplir el cometido yo creo que si yo si esperaría que esos reparos obliguen que a que una autoridad tan importante como la Aeronáutica Civil, haga un Estudio de Impacto Ambiental serio que cumpla mejores estándares que puedan ser equiparados a estándares internacionales si las normas además en Colombia son laxas porque las normas de ruido en todo de contaminación como decía el profesor Toro que ayer estuvo en Funza, él decía que seguramente los colombianos son más fuertes que en otras naciones porque tenemos los estándares más altos, seguramente aguantamos más, pero entonces no me voy a centrar en eso, listo están las falencias técnicas por lo cual esperamos que no hagan transito como dice esta licencia. Segundo no es y si les sugerimos si hay algunas competencias de índole distrital etc., arreglar las vías, pero pienso que si hay tanta prosperidad, o si hay tanta inversión que al mismo tiempo se hagan unas buenas acciones veo en ese Estudio de Impacto Ambiental que se tomaron unas actas desde 2010 la comunidad viene pidiendo intervenciones, hay intervenciones mínimas que puede ser muy significativas y hasta ahora el representante social dicen que se van a hacer unos trabajos de inglés, unos trabajos de emprendimiento, estos son temas ínfimos cuando debería ser un tema más significativo por eso la comunidad no tiene ninguna fe en el estado que representa la Aeronáutica Civil que es el mismo Estado en el que trabajamos creo que estaban diciendo algo del servidor público por la comunidad termino es diciendo eso y se hacen unos estudios por ejemplo nos presenta pero dicen que por el régimen de vientos entonces se tiene que volar sobre Fontibón nosotros estamos es a la merced del clima por la merced casi del clima la gente de acá tiene que sufrir y lo digo también por los vecinos de Salitre porque allá también lo escuchamos pero en serio nosotros a veces tenemos que ponernos los, es para llorar, muchas veces ahí al lado de la iglesia, el colegio que queda ahí al lado, a veces yo me pregunto los niños el colegio, de la 100 con esperanza, los niños salen ahí a su descanso y yo creo que si hay afectaciones, yo creo que son muchas las afectaciones y los estudios de salud lo , la Secretaría Distrital de Ambiente lo dijo, entonces creo que no tenemos que seguir, tenemos es fe que si van a hacer un nuevo estudio se haga con mucha mayor rigurosidad con muchas más acciones propositivas para la comunidad y por supuesto que esas acciones no solo se hagan en el marco de compensar unos daños sino que se vea el beneficio que trae el aeropuerto que trae como dijo el representante de las aerolíneas, lastimas que por ejemplo el representante de las aerolíneas ya no está, entonces que se quede. Pongo el ejemplo me sucedió ahorita en el baño, fui a coger jabón pero no había jabón pero ahí dice lávese las manos use cantidades grandes para lavarse las manos pero eso es lo que está pasando en Fontibón no hay las condiciones y ni hablar de los problemas de ordenamiento territorial porque duramos todo el día.

WILSON EDUARDO SÁNCHEZ BOJACÁ – Concejo de Planeación local de Fontibón - CPL

Dice que el consejo local de planeación estamos formados por el acuerdo 13 del 2000 nuestra presidenta es Isabel Árias y nuestra delegada al consejo distrital de planeación Irma Lucía Rodríguez como voceros

visibles del proceso de consejo local de planeación. Bien digamos que nuestra ponencia va dirigida un poco más a los efectos sobre la salud y la calidad de vida donde nosotros allí igualmente probamos o argumentamos que la norma internacional de la Organización Mundial de la Salud OMS que es el organismo de la organización de las Naciones Unidas ONU especializado en gestionar políticas de prevención, promoción e intervención de salud a nivel mundial donde inicialmente fue organizado el consejo económico social de las naciones unidas en Ginebra en 1948, norma algo fundamental y es claro donde en el informe de la OMS considera que son 50 Db como el límite superior deseado cuando hay operaciones estratégicas, un ejemplo muy contundente de traer allí es precisamente el Aeropuerto de España Barajas donde allí igualmente las comunidades a nivel local hicieron precisamente que reubicaran allí digamos este contexto como tal, obvio que nosotros no podemos hacer eso obvio que ya estamos nosotros en un proceso. En un estudio de la comunidad europea en el 2005 allí reportan que 80 millones de personas estamos expuesto diariamente a niveles de ruido y 160 millones están en niveles 55 a 65 Db cuando la norma es clara al decir simplemente que son 45 Dd, 55 Db en la mañana y 45 en la horas de la noche, que dice la norma nacional en cuestión de salud nos habla del Decreto 948 de 1995, la Resolución 627 del 2006 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial donde se clasifican en cuatro sectores como se debía en cierta manera llevar digamos esta parte permisiva a los estándares del nivel de ruido sector a, sector b, sector c y sector d, igualmente la Resolución 6918 de 2010 de la Secretaría Distrital de Ambiente, acatando lo que dice la OMS en la Resolución 8321 en su capítulo 2 artículo 17 concretamente manifiesta que lo aeropuerto no deben estar en zonas de influencia donde la comunidad este. Cuando uno se pone a revisar el reglamento de la Aeronáutica Civil la RAC 11 que es una norma de ustedes que está compuesta de 15 capítulos y 16 folios uno se da cuenta que parte de la mitad de eso están incompleto entonces miramos a revisar. En la Resolución 7321 de agosto de 1983 donde dice por el cual se dictan normas de protección y conservación de la salud y el bienestar de la persona, igualmente nos manda a que revisemos los artículos 17, 19, 21, 28 y 29 y nos manda a que igualmente en el artículo 17 capítulo 2 del ruido ambiental nos da unas indicaciones concretas, ósea que aquí hay una obligación fuerte de la cuestión acústica digamos que esa es la carta nuestra donde inicialmente mostramos allí la zona 4 de tranquilidad entonces ahí están los estándares para nosotros. Igualmente la ley 979 por la cual se dicta medidas ambientales en la Congreso de la Republica nos manda a revisar el artículo 41 al 49 de derecho en salud y ya lo que nos interesa que es un tema para nosotros más algaido es que derecho vulnerado se vienen dando en cuestión de salud, el artículo 11 derecho a la vida, el artículo 13 derecho a la igualdad, el 44, el 46 que nos habla de la tercera edad pero allí aplicamos entonces la 1251 que es la política pública de adultez y envejecimiento recordar que Fontibón está compuesto 53.7 adultos mayores entonces, el artículo 49, el artículo 79 derechos colectivos y ambientales y artículo 94 derechos y garantías en la Sentencia 466 del 2007 donde igualmente nos habla pues de los derechos, la sentencia T210 del 1994 donde queda clara que la contaminación auditiva de ruidos donde la Resolución 1304 del 2009 por el cual se abre una investigación ambiental de carácter administrativo y se formulan cargos por parte del Ministerio de Ambiente a la Aeronáutica Civil y esto lo ha pasado en cierta manera por encima. La ley 1438 que es nuestra ley de seguridad social pero me voy a centrar en dos cosas fundamentales, no se ha hablado sobre la Ley 1616 de salud mental que sería una de las posibles soluciones que nos podría fortalecer en el contexto mismo de la población afectada, igual la 1751 del 16 de febrero que ya se estipula la salud como un derecho fundamental y no como un servicio el artículo número 11 población especial igualmente

especial protección aquí seguimos ya mostramos una cartografía rápidamente vemos las UPZ afectadas la UPZ 75 los barrios entonces Atahualpa, Cabañas Internacional, Versalles, San Antonio, Los Cábulos, Villa Beatriz, la UPZ 76 la UPZ 114 Modela Imperial, Santa Cecilia, la UPZ 115 la Rosita de las Cruz, Puerta Teja, Pinar, San José, Cofradía y por ultimo hacemos una reflexión. Aparte de todos los barrios que fueron nombrados por el señor Edil por la reflexión que hace Comunidades Unidas aparte en caso de entonces nosotros somos rotundos para la sociedad civil es uno de los más preocupante causado por la violación de derechos humano y de salud concretamente el consejo local de planeación como máxima instancia nosotros igualmente nos oponemos y rechazamos rotundamente como decía Gabriel García Márquez igualmente esta es un crónica de un desplazamiento urbano anunciado. Una noticia anteayer se cae un avión con 145 pasajeros en Malasia la misma problemática que presentamos nosotros igualmente recomendamos que pues se tomen medidas muy exhaustivas frente a un desastre aquí estamos en una bomba de tiempo quizá los compañeros más adelante me van a hablar del poliducto del oleoducto, que pasaría si en una en mil probabilidades esa una nos correspondiera Fontibón es la reflexión que nosotros como sociedad civil hacemos es llegar a procesos de concertación igualmente que todas las organizaciones sociales e igualmente la comunidad sociedad civil interactuemos en este proceso.

CLARA PATRICIA DÍAZ MARIÑO – Representante de ASOHAYUELOS

Señala que en parte cree que han dicho muchas cosas de las cuales pues obviamente no estamos de acuerdo cuentas horas dormiré con 24 horas de ruido insomnio las 24 horas 7 días a la semana. Yo si quiero que se concienticen en lo que está sucediendo la verdad me parece que la Aeronáutica Civil no este convocando a toda la comunidad que nos compete a toda la localidad de Fontibón mi nombre es Clara Patricia Díaz soy representante de Asohayuelos represento a toda una comunidad es triste que nosotros en Hayuelos no tengamos el conocimiento claro de lo que está sucediendo la Aeronáutica Civil nunca nos ha hecho la invitación nosotros siempre afortunadamente nos hemos enterado siempre por el Edil el señor Julio Ramón Acosta porque a la Aeronáutica Civil no le interesa que Hayuelos, Salitre, La Felicidad, Modela estemos apoyando toda la situación que se está presentando alrededor del aeropuerto en alguna oportunidad creo que fue en febrero o marzo yo estuve hablando con uno de los señores de la Aerocivil y le dije oye que importante sería que Ustedes nos hicieran llegar a nosotros la invitación para nosotros también participar a la comunidad de que se enteren y también pues ellos tengan el suficiente conocimiento, hasta el sol de hoy no conozco el primer correo de ellos, esto es un llamado de atención para los señores de la Aerocivil de que también no solamente es la afectación en Engativá y alrededor de Fontibón, no, estamos afectados todos, principalmente yo que vivo en un edificio en un 8 piso y he tenido que aguantarme los aviones encima de mi conjunto más cuando hacen el descenso obviamente se siente más el ruido porque esto empiezan a bajar sus ruedas para el aterrizaje y obviamente ellos empiezan a descender de una forma que el ruido como no sé si es que se agudiza más pero de verdad que es una problemática bastante problemática los controles cuales son los controles yo quisiera conocer cuáles han sido los contrales que han estado haciendo si esto es parte de la UPZ 112 no conozco el primer control ni los informe porque los señores nunca nos han invitado y ellos lo que prefieren es hacer una reunión en un auditorio personal de ellos sin que la comunidad se entere la verdad no sé dónde va a llegar esto cuales realmente son las soluciones no hemos escuchado a la Aeronáutica Civil en cuáles son

las soluciones que nos van a dar, cual es el plan B para toda esta situaron que se bien presentando señores de verdad es muy triste ver que estas reuniones a la final no tienen un resultado positivo realmente aquí, mire llegamos a las 8 de la mañana y cuantas personas quedamos y que nos han dado que respuestas no han dado es la segunda reunión que asisto a la primer fue en la casa de la cultura solamente se habló se habló pero nunca se definió la que fue fallida en Corferias y en la del día de hoy y también que respuesta nos han dado a todas estas inquietudes o que respuesta nos van a dar en poco tiempo a quienes van a socializar lamentablemente la problemática es grande mira yo he trabajado con fonoaudiólogos y unas de los problemas crítico y tuve que hacer de conocer muchos pacientes vivían hacia este sector por el ruido las personas de Villa Luz, Normandía, Fontibón la cantidad de pérdida auditiva es bastante grave y ahora el aeropuerto funcionando 24 horas a donde vamos a llegar entonces señores de verdad que yo los invito a que reflexionen, la verdad si tenemos que no se a donde tenemos que llegar señor edil a que tenemos que hacer para no permitir definitivamente que funcione esta otra pista 24 horas entonces señores de verdad que los invito que hagamos no sé cómo lo vamos a hacer como es porque no la verdad no hay respuesta miren llevamos 5 6 meses un año esperando respuesta 20 años esperando yo escuchado personas que llevan 20 años esperando respuestas que nos les han dado solución a sus problemáticas usted cree que nos van a dar solución en un mes cuando llevan veintipico de años señores de verdad que reflexionemos los señores de la Aeronáutica siempre presentan si muy bonito el proyecto si estamos de acuerdo con el desarrollo pero a cambio de que, de destruirle la salud a las personas de creamos más problemas ambientales de, no solo es el ambiente es también la movilidad donde está la plusvalía en que nos han retribuido en nada señores entonces de verdad no se reflexionemos y miremos que acciones vamos a tomar, más allá de esta reunión.

FELIPE ANDRÉS JIMÉNEZ CLAVIJO

Dice que vive en la localidad de Fontibón barrio Modelia. Dice que el espacio no es el deseado, cree que si la institucionalidad quiere escuchar a la comunidad, la comunidad debió haber impuesto el espacio físico y no sentimos aquí de cierta forma como visitantes en nuestra propia localidad. Dice que al entrar a este espacio vio bastante presencia de la policía, preguntándose que si habla en contra de esto que le puede llegar a suceder. Expresa que se suma a todas y cada una de las intervenciones de sus amigos y vecinos de la localidad de Fontibón. Se pregunta si esta Audiencia pública genera efectos vinculantes. Manifiesta que la comunidad de Fontibón ha dicho que está absolutamente en contra del funcionamiento las 24 horas del aeropuerto. Señala que es un problema ambiental y de salud delicado. Dice que comparte lo dicho por Lilia Avella de la Localidad de Engativá.

Die que "lo que estamos viviendo hoy en la localidad de Fontibón y en Bogotá en general y es que el sector financiero compra barato y hoy por ejemplo entre 300 mil pesos y un millón y medio de pesos había dicho yo en el tema de ministerios pero nos conseguimos por ejemplo los documentos de cuánto va a costar el metro cuadrado en el sector de San Victorino y sorpréndase ustedes ente 18 y 24 millones de pesos entonces lo que le están diciendo a los colombianos y a los ciudadano a los vecinos de localidad de Bogotá es hombre usted ya no sirve porque aquí va a estar Luis Carlos Sarmiento Angulo gozado de su territorio y a usted le va tocar irse a las periferias de Bogotá y eso es lo que evidentemente

está sucediendo hoy en la localidad de Fontibón si ustedes hacen un paneo de que es la localidad de Fontibón podemos observar un UPZ 75 y UPZ 76 predominantemente industriales y comerciales ya casi no hay residencias en el barrio Las Brisas, en El Triángulo en todo el sector de la UPZ 76 hoy lo que es evidente en este momento están predominando son las industrias ósea, ya ha habido un proceso de expulsión de la comunidad, bueno y quien reguló eso y lo que estamos dándonos cuenta a partir de la revisión del impuesto predial es como lo dijeron anteriormente el impuesto predial en esos sectores esta abajo pues claro necesitan comprar territorio barato y a contraposición lo que está sucediendo en el sector de Modelia, Ciudad Salitre es la UPZ 75 y 76 es industrial y comercial en la 110 y 114 comercial, turístico y hotelero y por eso nos damos cuenta que está el Holiday, el Sheraton, el Marriot, que son grandes multinacionales hoteleras y ahí es donde le están diciendo a los vecinos de Ciudad Salitre y Modelia, hombre pero es que usted debe tener como mucha entonces tome su impuesto predial caro porque además vivió al lado de la multinacional tome su impuesto predial más caro tome su servicios público y bueno de pronto le llega la reestratificaciocn por sentado yo creo que nosotros los que tenemos que hacer es los siguiente como propuesta y ya para terminar esto es un problema político y es de modelo económico aquí nos están jugando la vida, el ahorro, toda la historia que los adultos mayores que las familias históricas tienen en la localidad de Fontibón, yo les digo esto nosotros tenemos que hacer un proceso grande de organización de resistencia civil y tenemos en ultimas que decir la localidad de Fontibón, el territorio y sobretodo nuestra dignidad no se negocia".

JOSÉ EFRAÍN VILLAMIL GIL – REPRESENTACIÓN DE ASOJUNTAS FONTIBÓN

Dice que no se va a referir a la parte técnica o científica porque hoy la comunidad le ha demostrado a la ANLA que tienen toda la razón. Señala que es un problema político y no solamente un problema de orden ambiental o de orden de desalojo entonces está demostrado y en nombre de la comunidad a todos los equipos que han participado en este proceso a lo largo de tantos años. Manifiesta que van a iniciar por colocar las demandas de indemnización, no tanto por lo de las 24 horas del aeropuerto sino por los daños que les han causado con la segunda pista. Expresa que tiene problemas auditivos a raíz del funcionamiento del aeropuerto. Expone que la AEROCIVIL ha hecho a su acomodo las reuniones de sensibilización con un personal que además no reúne las cualidades para que puedan discutir con la comunidad, ¿cuál es la problemática? ¿cuáles son las aspiraciones de la comunidad? Dice que hay motivado un desconocimiento general y pérdida de recursos económicos. Expresa que hay necesidad de constituir una mesa temática con las diferentes entidades y con la participación de la comunidad. Agrega que debe existir una veeduría cualificada y que el mismo estado les dé a las organizaciones comunales los elementos que necesita técnicamente para poder hacer una buena veeduría ciudadana. Argumenta que se requiere reiniciar los estudios técnicos científicos con la participación de la gente y la comunidad. Señala que en Fontibón se declaran en asamblea permanente y tenemos el Concejo local de paz y uno de los temas que tienen fundamentales es el problema de los conflictos ambientales.

JORGE VELOZA

Dice que no están en contra del progreso, aduce que están en contra de que los pisoteen de esa manera. Expone que hicieron unas pruebas de ruido en la madrugada con unos celulares para anotar

cuantos Dpb había de ruido y tenían un promedio de 90 DB ala 1:30 a.m. Relata que tienen serias afectaciones al sueño, dolores de cabeza y de oído. Se pregunta ¿qué cómo fue posible que dejaran construir de la 103 hacia arriba cuando eso eran solo potreros? ¿Cómo permitieron construir ahí? Manifiesta que teme por eventuales accidentes. Argumenta que sus viviendas han sufrido afectaciones y que por cuenta de estos daños y averías, así como la ampliación del horario de funcionamiento a 24 horas, van a resultar gravemente perjudicados y desplazados, por lo tanto se opone a que se extienda el horario de los vuelos.

EDWIN ENRIQUE MARULANDA BERNAL

Saluda a los asistentes y manifiesta su desacuerdo con la presencia de Policía Antimotines en la puerta del evento. Señala que como comunidad quieren aclararle al Señor que intervino en representación de las Aerolíneas, que no están en contra del progreso y cita la siguiente frase de José Ortega y Gasset: "El progreso no consiste en aniquilar hoy el ayer, sino, al revés, en conservar aquella esencia del ayer que tuvo la virtud de crear ese hoy mejor". Seguidamente expresa que sienten que los están pisoteando y que en esa medida están firmes en la defensa de su territorio, aduciendo que este evento es un netamente político y hace parte de un plan estratégico de orden nacional que genera la consolidación de la zona aeroportuaria del aeropuerto Internacional El Dorado como la mayor vía de expansión a los tratados de libre comercio que se han venido firmando y que no se han podido desarrollar porque necesitan la licencia para la ampliación horario a 24 horas. Dice que están siendo víctimas de las locomotoras y que ahora están siendo víctimas de los aviones. Relata que él como originario de Fontibón puede dar fe de los sitios donde jugaban y cómo vieron la evolución del Aeropuerto El Dorado.

Expone que todos los representantes del gobierno que están en la Audiencia son nombrados por el Presidente de la República a excepción de los entes de control. Se cuestiona si cuándo se plantea un macro proyecto urbano regional para el Aeropuerto El Dorado ¿Se ha determinado un sistema de compensación por la afectación real de las condiciones de vida de los habitantes del territorio circunvecino al aeropuerto? ¿La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales en realidad es un organismo que actúa con total independencia de otras entidades del gobierno nacional cómo la AEROCIVIL, o es un vagón más de las locomotoras del Presidente Santos?

Seguidamente se dirige al Señor Procurador Delegado a quien le eleva derecho de petición de forma verbal solicitando que investigación así: *"Si el Señor Director de la ANLA se encuentra inmerso en un conflicto de intereses ya que se desempeñó como Subdirector de Correo Aéreo de la Aerolínea Avianca y se desempeñó como gerente administrativo de Aerotrans Colombia y esas empresas serían directamente beneficiarias de la operación las 24 horas"*. Dice que no han visto el progreso y hace un llamado a la movilización.

ALFREDO VARGAS MURCIA

Dice que con la presentación de la Alcaldesa y de la Secretaría de Ambiente se le hizo un llamado de atención a la ANLA. Se pregunta qué ¿de dónde está saliendo toda el dinero para esa inversión?. Se

cuestiona a sí mismo a quién beneficia el proyecto del aeropuerto y aduce que estuvo primero la comunidad que el aeropuerto. Dice que no van a poder tranquilos porque van a construir otro aeropuerto y que seguramente será más grande que el actual. Se refiere al río Bogotá y a la cercanía que tiene éste de las comunidades y el aeropuerto, enfatizando que puede ser un peligro potencial este río para el mismo aeropuerto. Proyecta diapositivas.

RAÚL GAITÁN

Dice que no se explica por qué la Aeronáutica Civil está solicitando la ampliación del horario a las 24 horas cuando desde hace 4 meses vienen funcionando así. Aduce estar enfermo por cuenta del ruido y estrés. Expone que no hay sentimientos humanos con relación al proyecto. Dice que hay aviones en funcionamiento que ya han sido prohibidos por sus falencias técnicas. Se pregunta ¿cuales son los aviones que están en etapa 3 y 4?. Expone que aún hay volando aviones de 60 años de edad. Se refiere a las madres en embarazo que exponen la salud de sus bebés por cuenta del ruido de los aviones. Dice que los gorriones han cambiado el sexo por exceso de ruido y por lo tanto no se volvieron a reproducir. Se cuestiona cuales serán los impactos en caso tal de que se caiga un avión. Argumenta que hay niños que han terminado traumatizados por el ruido de los aviones. También dice que los aviones irradian a la población. Expone que él solicitó a la FA de los Estados Unidos para que le respondieran cuánto oxígeno consumen los motores de los aviones, y que nunca obtuvo respuesta como tal.

MARGARITA CAICEDO DÍAZ

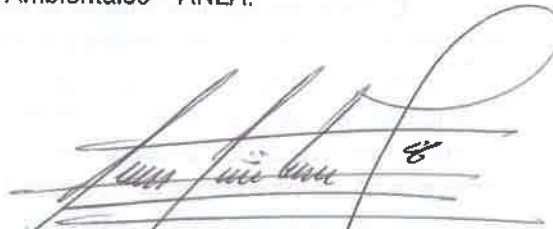
Interviene en nombre de la mesa temática aeroportuaria y social de Funza. Anhela que haya una integración entre Bogotá y los municipios aledaños por cuenta de las afectaciones que vienen padeciendo. Expone que hay una percepción de que falta transparencia en el diseño evaluación, implementación, coordinación e información de las estrategias de gestión de la AEROCIVIL y de Opain, en los diferentes contratistas en como en forman y socializan este solicitud de la ampliación de la licencia. Dice que no se están tomando en cuenta el beneficio colectivo a pesar de las advertencias observaciones y propuestas. Están sin resolver articuladamente los sistemas generales de los servicios públicos de movilidad y espacio público. No se consideran los impactos de incremento de pasajeros y de carga mucho menos el Área de influencia. Se ha desconocido la norma de ordenamiento territorial como la ley 388 de 1997 donde el dueño de predio actual como soberano así mismo también se ignora el pro del área del área de influencia directa. Señala que no se está mirando el futuro del Plan Maestro. Se refiere a la eventual generación de empleos por parte del Aeropuerto, pero no de bajo rango sino como de actividad empresarial. Solicita que se tenga en cuenta el estudio hecho por la Universidad Nacional.

El Procurador solicitó el uso de la palabra y pide que en relación con el derecho de petición elevado por el señor ENRIQUE MARULANDA BERNAL, y dado que la respuesta ese derecho de petición no es de la competencia ni de la Procuraduría, ni de la ANLA, se le dé traslado al Departamento de la Función Pública y al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, dado que son los expertos en la materia en relación con inhabilidades e incompatibilidades en el servicio público.

FABIOLA BARBOSA CHELI

Interviene en nombre de la personas en condición de discapacidad Fontibón, y en nombre de las cuidadoras de personas con discapacidad en los municipios y Engativá. Dice que la biblia de nosotros es la constitución y nuestra política de discapacidad. Dice que serían las personas más afectadas y que Fontibón es gente de paz. Piden garantías de protección a su derecho a la salud y garantizar la atención integral y cobertura total con discapacidad, incluidas aquellas personas afectadas por enfermedades sistemáticas catastróficas y degenerativas. Se pregunta si la AEROCIVIL aún es pública y cuántas personas con discapacidad están empleadas.

La Audiencia Pública Ambiental fue registrada en video, el cual forma parte integral de la presente Acta y se encuentran incluidos en el expediente administrativo LAM0209 que reposa en el Archivo de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA.



ÉDILBERTO PEÑARANDA CORREA

Presidente de la Audiencia celebrada en Corferias

Delegado por el Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales mediante la Resolución 0259 del 6 de marzo de 2015



JHON COBOS TÉLLEZ

Presidente de la Audiencia celebrada en Funza y Bogotá

Delegado por el Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales mediante la Resolución 0771 del 26 de junio de 2015



MAGDA JHAEL VEGA MEJÍA
Secretaria