

Grupo de Gestión de Notificaciones

Bogotá, D. C., 22 de diciembre de 2025

Señores

German Munevar

Representante Legal o quien haga sus veces / apoderado/ interesado

**COMUNICACIÓN
ACTO ADMINISTRATIVO**

Referencia: Expediente: LAM0209

Asunto: Comunicación Auto No. 11208 del 15 de diciembre de 2025

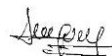
Cordial saludo,

En atención a lo ordenado en la parte resolutive del acto administrativo: Auto No. 11208 proferido el 15 de diciembre de 2025 , dentro del expediente No. LAM0209, por medio de la presente se COMUNICA el contenido del mismo para su conocimiento y fines pertinentes, para lo cual se establece acceso a la copia íntegra del acto administrativo.

Cordialmente,



EINER DANIEL AVENDANO VARGAS
COORDINADOR DEL GRUPO DE GESTION DE NOTIFICACIONES



YOLANDA CAMACHO VINEZ
CONTRATISTA

Proyectó: Yolanda Camacho Viñez
Archívese en: LAM0209

**AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS
AMBIENTALES
- ANLA –
AUTO N° 011208
(15 DIC. 2025)**

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

**LA COORDINADORA DEL GRUPO DE ALTO MAGDALENA, ADSCRITA A LA
SUBDIRECCIÓN DE SEGUIMIENTO DE LICENCIAS AMBIENTALES DE LA AUTORIDAD
NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA**

En uso de sus facultades legales establecidas en el artículo 2 de la Ley 99 de 1993, el numeral 2 del artículo segundo del Decreto-Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011, el párrafo primero del artículo 2.2.2.3.9.1. del Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015, el numeral 1 del artículo décimo del Decreto 376 de 11 de marzo de 2020, la Resolución 2938 del 27 de diciembre de 2024 modificada por la Resolución 686 de 14 de abril de 2025, los artículos vigésimo séptimo y vigésimo octavo de la Resolución 968 de 22 de mayo de 2025, el artículo vigésimo de la Resolución 990 de 23 de mayo de 2025, expedidas por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA,

y

CONSIDERANDO:

Que mediante Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, el entonces Ministerio de Medio Ambiente - MMA, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS (en adelante el Ministerio), otorgó Licencia Ambiental ordinaria a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, para el proyecto *“EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO”*, localizado en la ciudad de Bogotá, el cual limita con las localidades de Fontibón, Engativá y la zona rural del Municipio de Funza, en el Departamento de Cundinamarca.

Que a través de Resolución 1389 del 22 de noviembre de 1995, el Ministerio resolvió un recurso de reposición interpuesto por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL contra la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995. Que por medio de Resolución 392 del 15 de abril de 1996, el Ministerio, modificó la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, en el sentido de ampliar el plazo para presentar los diseños de una barrera acústica en el sector de Engativá, entre otras disposiciones.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Que mediante la Resolución 598 del 2 de julio de 1997, el Ministerio modificó la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, en el sentido de incluir dentro de las obras autorizadas, la construcción del paso inferior o vía de acceso a CATAM y Aviación General.

Que mediante Resolución 534 del 16 de junio de 1998, el entonces Ministerio de Medio Ambiente, modificó parcialmente la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995 autorizando el nuevo modelo de operación del Aeropuerto El Dorado presentado por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL.

Que mediante la Resolución 745 del 5 de agosto de 1998, el Ministerio resolvió el recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 534 del 16 de junio de 1998 y efectuó requerimientos a la AEROCIVIL respecto del control y mitigación de ruido.

Que a través de la Resolución 1001 de junio 1 de 2009, el Ministerio, autorizó la cesión parcial de la Licencia Ambiental otorgada a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, mediante Resolución 1330 de 1995, a nombre de la sociedad CONCESIONARIA OPERADORA AEROPORTUARIA INTERNACIONAL S.A.– OPAIN S.A., como de los demás actos administrativos contentivos de derechos y obligaciones ambientales inherentes a las actividades del AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO.

Que mediante Resolución 825 del 28 de septiembre de 2012, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales impuso a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL medidas adicionales en desarrollo del control y seguimiento ambiental efectuado al proyecto, a fin de prevenir, mitigar y corregir impactos ambientales no previstos en la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995.

Que por Resolución 1000 del 3 de octubre de 2013, esta Autoridad Nacional autorizó a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL la ejecución de actividades de relleno y nivelación cerca de la cabecera 13R, de la Pista Sur, Sector Suroriental del Aeropuerto Internacional El Dorado, en un Área total de 61.957.28 m², para disponer material de relleno de 198.520.64 m³.

Que por medio de la Resolución 704 del 27 de junio de 2014, esta Autoridad Nacional rechazó una solicitud de revocatoria directa presentada en contra de la Resolución 1000 del 3 de octubre de 2013.

Que mediante la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, esta Autoridad Nacional modificó el numeral 3.2 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, en lo relacionado con las operaciones de decolaje y aterrizaje, la zonificación de manejo ambiental, el ajuste de algunas fichas de manejo, entre otros.

Que mediante la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, esta Autoridad Nacional resolvió los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, en el sentido de modificar el artículo primero, numerales 1 y 2 del artículo octavo, numeral 3 del párrafo del artículo noveno del acto administrativo recurrido.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Que por medio de la Resolución 534 del 24 de mayo de 2016, esta Autoridad Nacional negó la modificación de la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, referente a la actualización del Plan de Manejo Ambiental en relación con las *“Obras de Modernización y Expansión del Aeropuerto El Dorado”* solicitada por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL.

Que por medio de la Resolución 1337 del 23 de octubre de 2017, esta Autoridad Nacional resolvió una solicitud de revocatoria directa presentada en contra de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 y la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, en el sentido de negarla.

Que por medio de Resolución 1352 del 30 de octubre de 2017, esta Autoridad Nacional aclaró los artículos segundo y tercero de la Resolución 1337 del 23 de octubre de 2017.

Que mediante la Resolución 2043 del 14 de noviembre de 2018, esta Autoridad Nacional en cumplimiento a una orden judicial modificó parcialmente el literal h) del artículo primero de la Resolución 1389 del 22 de noviembre de 1995 y el artículo décimo quinto de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, en el sentido de que cuando el beneficiario de una Licencia Ambiental deba prestar una póliza de cumplimiento o una garantía bancaria, a favor de la autoridad ambiental competente, teniendo en cuenta los riesgos inherentes del proyecto, obra, actividad y otras garantías ya constituidas, que aseguren el cumplimiento de los términos, requisitos, condiciones, exigencias u obligaciones de la licencia ambiental, serán prestadas hasta por un máximo monto del 30% del valor anual del plan de manejo.

Que por medio de Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, esta Autoridad Nacional ajustó vía seguimiento el artículo primero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, en el sentido de autorizar la ejecución temporal del Plan Piloto propuesto por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL mediante las comunicaciones con radicación 2019045919-1-000 del 10 de abril del 2019, 2019114028- 1-000 del 5 de agosto 2019, 2019123000-1-000 del 21 de agosto de 2019 y 2019124364- 1- 000 del 23 de agosto de 2019.

Que a través de Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, esta Autoridad Nacional resolvió recurso de reposición interpuesto en contra de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, en el sentido de modificar el artículo segundo y aclarar los numerales 2, 4 y 12 del artículo tercero, el artículo quinto y artículo octavo de la Resolución recurrida, respecto de la configuración operacional, el protocolo de atención de PQRS, ente otros.

Que mediante Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, esta Autoridad Nacional modificó el numeral 3.2 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, en el sentido de autorizar las medidas de manejo ambiental propuestas por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL para prevenir, mitigar y corregir los impactos derivados de las actividades objeto de la solicitud de modificación de la Licencia Ambiental otorgada para el proyecto *“EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO”*.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Que mediante Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, esta Autoridad Nacional resolvió los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, en el sentido de modificar el artículo primero, el numeral 2 del artículo segundo, los numerales 14.4., 15.1. y 15.18 del artículo séptimo, numeral 5 del artículo décimo segundo, del acto administrativo recurrido.

Que mediante Resolución 801 del 22 de abril de 2022, esta Autoridad Nacional impuso a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, unas medidas adicionales en desarrollo del control y seguimiento ambiental, a fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en la Licencia Ambiental otorgada mediante Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995.

Que mediante la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022, esta Autoridad Nacional, realizó un ajuste vía seguimiento consistente en autorizar el inicio de la Fase II definida en el numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificado por el artículo tercero de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, extendiendo a las actividades de prueba de motores en el recinto construido para tal fin.

Que mediante la Resolución 3094 del 27 de diciembre de 2023, esta Autoridad Nacional modificó el numeral 1 del artículo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, en el sentido de señalar que la periodicidad para la presentación de la actualización de la modelación realizada para la curva de ruido para el indicador LDN 65 DBA, será semestral.

Que mediante comunicación con radicado ANLA 20246200671942 del 14 de junio de 2024, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL presentó a esta Autoridad Nacional el modelo de propagación de ruido elaborado para el escenario 2023 del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Que mediante comunicaciones con radicados ANLA 20246200894602 y 20246200896042 del 8 de agosto de 2024, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL presentó a esta Autoridad Nacional convocatoria de gestión intersectorial en el marco del cumplimiento a la formulación de restricciones de uso de suelo por la actividad aeroportuaria.

Que mediante la Resolución 2239 de 10 de octubre de 2024, esta Autoridad Nacional adicionó a la medida 7 Recepción y atención de PQRS, incluida en la Ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y Comunicación el indicador Sistematización y análisis de PQRS.

Que mediante Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, esta Autoridad Nacional efectuó seguimiento y control ambiental al y realizó al proyecto *“EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO”* una serie de requerimientos a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL.

Que mediante comunicación con radicado ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, presentó

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

a esta Autoridad Nacional respuesta parcial No 1 a los requerimientos establecidos mediante el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.

Que mediante comunicación con radicado ANLA 20256201374622 del 6 de noviembre de 2025, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, presentó a esta Autoridad Nacional respuesta parcial No 2 a los requerimientos establecidos mediante el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.

Que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, efectuó el análisis de la información que reposa en el expediente LAM0209 y con base en el resultado obtenido, elaboró el Concepto Técnico 11204 del 10 de diciembre de 2025, el cual sirve de soporte de las decisiones que en este pronunciamiento se adoptan.

COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES.

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

De conformidad con el artículo 2 del Decreto Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA, es la Entidad encargada de que los proyectos, obras o actividades sujetos de licenciamiento, permiso o trámite ambiental cumplan con la normativa ambiental, de tal manera que contribuyan al desarrollo sostenible ambiental del país, cuya planta de personal fue establecida mediante el Decreto 3578 del 27 de septiembre de 2011.

El Decreto 1076 de 2015 en el párrafo 1° del artículo 2.2.2.3.9.1., dispone que: *“La autoridad ambiental que otorgó la licencia ambiental o estableció el plan de manejo ambiental respectivo, será la encargada de efectuar el control y seguimiento a los proyectos, obras o actividades autorizadas”.*

Por medio del numeral primero del artículo décimo del Decreto 376 del 11 de marzo de 2020 *“Por el cual se modifica la estructura de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA”*, se atribuyó a la Subdirección de Seguimiento de Licencias Ambientales, la función de realizar el control y seguimiento a los proyectos, obras o actividades que cuenten con licencia ambiental. El Decreto 377 del 11 de marzo de 2020 modificó la planta de personal de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, establecida por el Decreto 3578 del 27 de septiembre de 2011.

Mediante el artículo primero de la Resolución 2938 del 27 de diciembre de 2024, modificada por la Resolución 686 de 14 de abril de 2025 se adopta el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, establecida por los Decretos 3578 de 2011 y 377 de 2020.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Por medio del artículo vigésimo séptimo de la Resolución 968 del 22 de mayo de 2025, esta Autoridad Nacional procedió a crear los siguientes Grupos Internos de Trabajo en la Subdirección de Seguimiento de Licencias Ambientales de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA: Grupo de Alto Magdalena, Grupo de Caribe, Grupo de Medio Magdalena, Grupo de Norte Orinoquía- Catatumbo, Grupo de Sur Orinoquía Amazonas, Grupo de Seguimiento de Agroquímicos y Proyectos Especiales, Grupo de Valoración y Manejo de Impactos en procesos de seguimiento, Grupo de Pacífico-Rio Cauca.

Mediante el artículo vigésimo octavo de la Resolución 968 del 22 de mayo de 2025, la ANLA le atribuyó al Grupo Alto Magdalena, entre otras, la función de: *“Realizar el control y seguimiento a los proyectos, obras o actividades que cuenten con licencia ambiental y otros instrumentos de manejo y control ambiental, de acuerdo con la normatividad vigente”*, respectivamente.

A través del artículo vigésimo de la Resolución 990 de 23 de mayo de 2025, la ANLA designó como Coordinadora del Grupo de Alto Magdalena, adscrito a la Subdirección de Seguimiento de Licencias Ambientales a la servidora pública ÁNGELA LILIANA REYES VELASCO, Profesional Especializado Código 2028 Grado 24 de la planta de personal de la ANLA.

De acuerdo con lo expuesto, le corresponde a la Coordinadora del Grupo de Alto Magdalena, la suscripción del presente acto administrativo.

CONSIDERACIONES TÉCNICAS DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA.

Para este acto administrativo se tienen en cuenta las consideraciones contenidas en el Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025, las cuales sirven de soporte y motivación de las decisiones que se adoptan en la presente actuación, tal como se expone a continuación:

“ (...)”

ALCANCE

El objetivo del presente seguimiento ambiental específico consiste en la verificación de los aspectos referentes al cumplimiento de las medidas adicionales impuestas por esta Autoridad Nacional a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL en adelante la AEROCIVIL mediante los numerales 1 y 2 el artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 correspondientes a plan de acción que para el caso del numeral 1 comprende “Cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo” (actividades de permanente cumplimiento, inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido y diseño y construcción de barreras acústicas) del proyecto “EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO” en su fase de operación durante el periodo del 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025, aclarando que esta última corresponde al corte documental del presente seguimiento ambiental.

Sobre lo anterior, es importante dar claridad respecto a que si bien en seguimientos realizados en los años 2022 (Acta 5211 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 31 de agosto de 2022), 2023 (Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023) y 2024

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

(Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024) se ha incluido de manera integral la verificación a las medidas adicionales establecidas mediante los numerales 1 y 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, teniendo en cuenta la información que fue presentada por la AEROCIVIL en cada periodo analizado, en ese orden de ideas para esta ocasión dado que, **el 31 de diciembre de 2024 finalizaron los plazos establecidos para la implementación del cronograma “Inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido”**, esta Autoridad Nacional consideró la necesidad de analizar de manera independiente al seguimiento general realizado al expediente LAM0209 en la presente anualidad (acogido mediante Acta 509 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 12 de agosto de 2025) y específica al desarrollo y ejecución por parte de la AEROCIVIL de cada una de las actividades que incluyen estos cronogramas y de esta manera contar con una verificación holística de lo que comprende el plan de acción (en lo que aplica a los plazos ya finalizados según la fecha de corte documental del presente seguimiento), sus cumplimientos y aquellos aspectos de los cuales puedan existir aún vacíos de información. Es así como, el presente seguimiento ambiental específico se centra en las obligaciones que se asocian al plan de acción establecido como ya fue mencionado a través de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022.

En ese sentido, el presente seguimiento tiene como base el análisis de la documentación que reposa en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA para el periodo del presente seguimiento, entre la que se encuentra:

- **Informe de Cumplimiento Ambiental – ICA 19** (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2024) presentado mediante comunicaciones con radicado ANLA 20246201117012 del 27 de septiembre de 2024.
- **Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 20** (período 1 de julio al 31 de diciembre de 2024) presentado mediante comunicación con radicado ANLA 20256200359262 del 31 de marzo de 2025
- **Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21** (período 1 de enero al 30 de junio de 2025) presentado mediante comunicación con radicado ANLA 20256201399102 del 11 de noviembre 2025.

En lo que refiere la inclusión de la verificación de estos Informes de Cumplimiento Ambiental - ICA, es pertinente dejar claro que, los reportes de avances del plan de acción deben ser realizados por la AEROCIVIL de manera trimestral como lo exige el numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, no obstante, de manera independiente a esta frecuencia de presentación de información ante la ANLA, la AEROCIVIL debe igualmente incluir los reportes en los ICA que corresponda según el plazo de cumplimiento de cada actividad.

Sobre la verificación de Informes de Cumplimiento Ambiental – ICA, es importante aclarar que, este seguimiento específico incluye la trazabilidad temporal de cada una de las actividades que componen los cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo, esto a partir del año 2022 anualidad en la cual estos fueron establecidos a través del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022. De esta manera durante el análisis de cada una de las actividades se extrae información de seguimiento realizados durante los años 2023 y 2024 respecto a las obligaciones relacionadas con los cronogramas antes mencionados, por lo cual se hará alusión a información presentada por la AEROCIVIL en los ICA 15 (1 de enero al 30 de junio de 2022), ICA 16 (1 de

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

julio al 31 de diciembre de 2022), ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023).

- Comunicaciones con radicados ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025 y 20256201374622 del 6 de noviembre de 2025, a través de las cuales la AEROCIVIL brinda respuesta a los requerimientos establecidos mediante el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.

Adicional a lo anterior, demás información y soportes documentales que reposan sobre el proyecto para el periodo del presente seguimiento específico para el expediente LAM0209 en el Sistema de Información de Licencias Ambientales - SILA.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.

Objetivo del proyecto.

El proyecto “EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO” tiene como objetivo realizar las obras de construcción de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado, incluyendo actividades de mejoramiento, así como la operación de éste.

Localización.

El proyecto “EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO” se localiza en la ciudad de Bogotá específicamente en las localidades de Fontibón y Engativá, así como en el Municipio de Funza veredas El Hato, La Isla, Florida y Cacique.

(Ver imagen de la página 10 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025).

Infraestructura, obras y actividades autorizadas

(Ver tabla de la página 11 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025).

Estado de avance.

El proyecto “EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO” a partir del 1 de julio de 2022 acorde a lo autorizado por esta Autoridad Nacional a través de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, cursa su operación aérea en fase II, condición que se mantiene para el presente seguimiento ambiental específico, tal y como se muestra en la tabla de las páginas 11 y 12 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025, esto de acuerdo con la configuración operacional aérea establecida para el proyecto mediante el artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y artículo segundo de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022.

CUMPLIMIENTO DE PLANES Y PROGRAMAS.

A continuación, se presenta el estado de cumplimiento de los Planes y Programas del proyecto “EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO”, establecidos mediante los actos administrativos relacionados en los antecedentes del presente acto administrativo, lo reportado por el titular del instrumento de manejo y control durante el periodo correspondiente al presente seguimiento y la información en general con que cuenta esta Autoridad Nacional, aclarando que únicamente se incluyen aquellos programas que se relacionan con el cumplimiento de la medida adicional impuesta mediante el artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 correspondiente a plan de acción que comprende “Cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo” del proyecto.

Aplicabilidad de las Fichas del PMA en el periodo de seguimiento.

Teniendo en cuenta que el presente seguimiento ambiental específico aplica para el periodo comprendido entre el 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025 y que se realiza la verificación del Informe de Cumplimiento Ambiental – ICA 19 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2024), ICA 20 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2024) e ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025), en la tabla de las páginas 13 y 14 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025, se indica la aplicabilidad o no de las fichas del PMA, aclarando que, se considera únicamente la aplicabilidad de aquellos programas que se relacionan con el cumplimiento de la medida adicional impuesta mediante el artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 correspondiente a plan de acción que comprende “Cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo” del proyecto “EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO”.

Seguimiento al Plan de Manejo Ambiental.

La presente verificación se realizará sobre las medidas de manejo aplicables para la fase de operación, aclarando que, se considera únicamente la aplicabilidad de aquellos programas que se relacionan con el cumplimiento de la medida adicional impuesta mediante el artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 correspondiente a plan de acción que comprende “Cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo” del proyecto “EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO”.

Medio Abiótico,

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones						
FICHA PMA-01 Manejo y Control del Ruido						
Impacto atendido	Medidas de Manejo	Tipo de Medida				Hace parte de acuerdo de consulta
		Prevención	Mitigación	Corrección	Compensación	SI/NO
Sonoros asociados al ruido	Medida 1. Formulación, ejecución y seguimiento del Plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI, de conformidad con lo	X	X			NO

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones					
FICHA PMA-01 Manejo y Control del Ruido					
	establecido en la Tabla 1 de la norma nacional de ruido, Resolución 0627 del actual Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o aquella que modifique, adicione o sustituya; asociado al área de influencia para el componente ruido.				
	Medida 2. Construcción de barrera acústica (outdoor) la cual reemplazará los jarillones y barreras forestales en las delimitaciones del Aeropuerto, con una pérdida por inserción de al menos 11 dB.		X		NO
	Medida 3. Garantizar el cumplimiento de las cuotas de ruido de carácter ambiental LAeq, hora - 55 dBA ± 2 dBA en los horarios establecidos para las Fase II y Fase III de la Resolución 1728 de 2021, modificada por la Resolución 0301 de 2022 por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales; la cual será evaluable en estaciones con categoría de uso de suelo residencial sobre las trayectorias aéreas - para periodos semanales.		X		NO
	Medida 4. Capacitación al total de operadores aéreos, nuevo operador que ingrese a prestar sus servicios, personal al mando de aeronaves, personal ATC y personal en tierra, sobre las directrices y obligaciones de emplear el Sistema de restricción por Cuota de Ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado.	X			NO
	Medida 5. Remisión ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales de informes trianuales relacionados con las gestiones realizadas y el cumplimiento a los planes de reconversión de Flota establecidos en cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución 1599 de 2020 o Actos Administrativos establecidos en concordancia a la precitada resolución por parte de la UAEAC.	X			NO
	Medida 6. Remisión en cada Informe de Cumplimiento Ambiental -ICA, ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA, de informes y/o soportes técnicos mensuales de implementación y cumplimiento del Manual de abatimiento de ruido, actualizado mediante la Resolución 1915 del 6 de octubre del 2020 de la Aerocivil.		X	X	NO
	Medida 7. Remisión de informes trimestrales ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales relacionado con el avance de la implementación de los procedimientos PBN (Performance Based Navigation) / RNAV (Random Navigation) y sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido.		X	X	NO
	Medida 8. Remitir informes trimestrales de los resultados de la implementación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea acogido mediante Resolución 1599 de 2020 de la Aeronáutica Civil. La revisión bianual de que trata el Artículo Tercero de la precitada Resolución, en ningún caso podrá culminar en niveles máximos permisibles por operación superiores	X	X		NO

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones					
FICHA PMA-01 Manejo y Control del Ruido					
	a los ya establecidos, y en todo caso los cambios y ajustes propuestos deberán contemplar los criterios de reducción de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI.				
	Medida 9. Presentar un informe semestral que relacione las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia relacionados con el componente ruido.		X	X	NO
	Medida 10. Remitir informe semestral de los usuarios a los cuales se les dieron a conocer las obligaciones en cuanto a requerimientos acústicos de construcción y las áreas de restricción por ruido, en el marco de la solicitud de conceptos de altura de competencia de la UAEAC.	X			NO
Análisis de cumplimiento de indicadores					
Implementación y desarrollo del Plan de acción (PA) para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el área de influencia.					
<p><i>El análisis detallado de cada una de las actividades del Plan de Acción se encuentra desarrollado en el acápite de “Otras Consideraciones”.</i></p> <p><i>Durante los ICA 15 al 18, esta Autoridad evidenció que la AEROCIVIL no logró completar las actividades previstas para los años 2022 y 2023. Los avances fueron parciales y no se consolidó la línea base la implementación de la Fase II operativa, la integración de información predial y social ni la definición de áreas acústicas de alta sensibilidad, entre otras actividades.</i></p> <p><i>Con este antecedente, para los Informes de Cumplimiento Ambiental ICA 19, ICA 20 e ICA 21, objeto del presente seguimiento, la AEROCIVIL reporta en el Formato ICA 1a un avance repetido del 25 %, sin variaciones en ninguno de los tres periodos.</i></p> <p><i>En el ICA 19, la AEROCIVIL se reportó un avance del 25 % para la implementación del Plan de Acción. Ese porcentaje se sustentó nuevamente en el documento remitido mediante el radicado ANLA 20236201071302 del 29 de diciembre de 2023, un insumo que ya había sido evaluado por esta Autoridad y que únicamente muestra avances relacionados con la primera actividad del Plan, relacionada con la formación de línea base y el diagnóstico acústico inicial de la Fase II operativa.</i></p> <p><i>No se presentaron documentos nuevos ni evidencias que permitieran identificar progreso adicional en las demás actividades del Plan de Acción. De acuerdo con el cronograma aprobado, para este periodo el avance esperado en la medida de Implementación y desarrollo del Plan de Acción debería estar alrededor del 92,3 %, por lo que el 25 % reportado no refleja el nivel de cumplimiento que correspondía al ICA 19.</i></p> <p><i>En el ICA 20, la AEROCIVIL volvió a reportar un avance del 25 % en la implementación del Plan de Acción. Para justificar este porcentaje reiteró nuevamente el documento “Informe de Diagnóstico Acústico – Implementación de la Fase II Operativa” (noviembre de 2023), ya evaluado previamente por esta Autoridad, y añadió por primera vez un inventario de edificaciones sensibles con el fin de sustentar la actividad de Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad</i></p> <p><i>Sin embargo, tal como se detalla en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo, el análisis técnico realizado por esta Autoridad evidenció que la delimitación presentada por la AEROCIVIL se construyó a partir de un contorno diferente al autorizado, es decir, distinto del Área de Influencia definitiva del Medio Abiótico establecida en el numeral 1 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, que constituye el marco jurídico y técnico obligatorio.</i></p>					

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”**PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones****FICHA PMA-01 Manejo y Control del Ruido**

El uso de un contorno ampliado incorporó zonas que no hacen parte del perímetro licenciado y, al mismo tiempo, excluyó áreas que sí se encuentran dentro de él. Cualquier actualización de la curva LDN 65 dB(A) debe orientarse a mejorar la precisión para la gestión del ruido, no a extender el área afectada, pues ello contraviene el propio objetivo del Plan de Acción y los principios del Enfoque Equilibrado de la OACI.

Este hallazgo es especialmente relevante si se tiene en cuenta que la planificación y gestión del uso del suelo, pilar fundamental del Enfoque Equilibrado, exige que las zonas acústicas alrededor de los aeropuertos se definan con base en delimitaciones oficiales y verificables, evitando alteraciones que puedan distorsionar la zonificación, afectar decisiones de ordenamiento territorial o incrementar artificialmente la población expuesta al ruido. La ampliación injustificada del contorno, más allá de carecer de sustento técnico reproducible, refleja un deterioro de la huella acústica, lo cual va en contravía de la finalidad misma del Plan de Acción.

A esto se suman omisiones importantes en el inventario de equipamientos sensibles, la ausencia de validación con las entidades distritales competentes y la falta de integración entre la información acústica, predial y social exigida por la Resolución 801 de 2022. Tal como se desarrolla en detalle en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo, estas deficiencias impiden reconocer el producto presentado como cumplimiento de la actividad y, por tanto, no constituyen un avance real en la ejecución del Plan de Acción.

Adicionalmente, durante ICA 20 no se encontró evidencia de la aplicación del Formato de Diligenciamiento Espacial, ni del desarrollo de procesos de socialización de resultados con comunidades o autoridades locales, pese a que estas actividades ya debían ejecutarse según la ruta metodológica establecida en la Resolución 801 de 2022.

Tampoco se soportó el inicio de la fase de implementación del Plan de Acción, a pesar de que el cronograma aprobado por la misma Resolución 801 fijó como fecha límite de ejecución diciembre de 2024, momento en el cual el plan ya debía encontrarse completamente concluido.

No obstante, al confrontar el porcentaje reportado con ese cronograma de actividades, se evidencia que el Plan de Acción, incluido el Inventario de Viviendas y el cumplimiento a la norma de ruido, ya debería encontrarse ejecutado al 100 %, por lo que la permanencia de un avance del 25 % en este ICA evidencia una brecha significativa entre lo reportado y lo esperado.

Tal como se desarrolla en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo, persisten vacíos documentales. En este contexto, la información presentada en el ICA 20 no representa un avance real del Plan de Acción ni modifica las conclusiones previamente establecidas sobre el rezago en su ejecución.

Es importante señalar que, aunque este análisis corresponde al ICA del primer semestre de 2025, ello no implica una ampliación del plazo otorgado, las actividades debieron completarse en el periodo 2022–2024, y su revisión en 2025 solo permite constatar el estado final del cumplimiento.

En el ICA 21, la AEROCIVIL volvió a reportar un avance del 25 % para la implementación del Plan de Acción. No obstante, al revisar los anexos y la documentación presentada, se evidenció que el titular se limita a reiterar la misma información ya entregada en el ICA 20, incluyendo el inventario de edificaciones sensibles y el informe de diagnóstico acústico de noviembre 2023, remitidos previamente, sin aportar nuevos productos técnicos, sin actualizar la información existente y sin subsanar los vacíos señalados por esta Autoridad en los seguimientos anteriores.

En este escenario, el porcentaje de avance reportado no refleja el nivel de cumplimiento que debía alcanzarse. Esta situación resulta especialmente crítica en el ICA 20 y el ICA 21, periodos en los cuales, conforme al cronograma aprobado por la Resolución 801 de 2022, el Plan de Acción ya debía encontrarse ejecutado al 100 %, considerando que su fecha límite de culminación era diciembre de 2024.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones

FICHA PMA-01 Manejo y Control del Ruido

La permanencia de un avance del 25 % en el ICA 21 evidencia que varias actividades no se desarrollaron, no incorporan productos técnicos exigidos, o no cuentan con soportes que validen su ejecución, como se detallada en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo.

Con base en la revisión cronológica, el análisis del cronograma definido en la Resolución 801 de 2022 y la verificación de los productos técnicos aportados, esta Autoridad Ambiental determina que el avance reportado en el indicador asociado a la Medida de Manejo No. 1 no corresponde al nivel de cumplimiento esperado. Las acciones desarrolladas entre 2022 y el segundo semestre de 2024 no permiten respaldar la consolidación del diagnóstico acústico, la definición técnica y válida de las áreas de alta sensibilidad, la aplicación del Formato de Diligenciamiento Espacial, la puesta en marcha de medidas de mitigación ni la socialización de resultados. Esta situación genera una preocupación fundada, en la medida en que, pese al tiempo transcurrido y a los requerimientos técnicos formulados, el proceso mantiene un rezago significativo que impide reconocer avances reales en la ejecución del Plan de Acción y, en consecuencia, en el cumplimiento del indicador evaluado.

Reducir mínimo 11 dBA en la distancia lineal total de las delimitaciones externas que colindan la zona paralela de las pistas 13 L/R – 31 L/R, debido a los niveles de emisión de ruido generados por la operación en tierra del Aeropuerto Internacional El Dorado, en un tiempo de ejecución de 8 años.

El indicador establecido para la Medida 2 corresponde a reducir un mínimo de 11 dBA en la distancia lineal total de las delimitaciones externas paralelas a las pistas 13 L/R – 31 L/R, en un periodo total de 8 años. En esta etapa del seguimiento, la meta final aún no puede evaluarse, puesto que no ha transcurrido el plazo completo previsto para su cumplimiento. Por lo tanto, el análisis se centra en determinar si existen acciones iniciales o elementos técnicos que permitan proyectar el avance hacia dicha meta.

Durante los ICA 19, 20 y 21, la AEROCIVIL reportó un avance del 0 %, lo cual es coherente con la naturaleza del indicador, dado que los resultados de reducción acústica solo pueden verificarse una vez completado el proceso de diseño, estructuración e implementación de la medida. Sin embargo, al revisar la información aportada, se observa que la documentación remitida se limita a los monitoreos rutinarios de ruido, los cuales hacen parte del seguimiento operativo del aeropuerto, pero no evidencian gestiones asociadas específicamente a la medida de reducción de 11 dBA.

En esta fase preliminar del indicador se esperaría identificar, al menos, insumos tales como estudio de mercado, publicación y adjudicación de los estudios de factibilidad y diseño de la barrera y ejecución de los estudios de factibilidad, diseño e interventoría.

No obstante, en los ICA 19, 20 y 21 no se reportan productos técnicos de este tipo, como se concluye en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo, ni evidencia de que la medida haya entrado en una fase inicial de análisis o preparación.

En este sentido, si bien el valor reportado del 0 % es compatible con el hecho de que la meta final no es evaluable en este momento, la ausencia de avances preliminares dificulta proyectar la ruta metodológica necesaria para alcanzar la reducción prevista dentro del horizonte de 8 años.

Análisis de efectividad

Nivel de Efectividad				Consideraciones
Medida	SI	NO	N/A	
1		X		<i>En cumplimiento de la Medida 1 de la ficha PMA-01, relacionada con el manejo y control del ruido, se verificaron las acciones reportadas por el titular de la Licencia Ambiental con base en la información presentada en los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA) 19, 20 y 21. Para ello, se revisaron los formatos ICA-1a con el fin de evaluar el avance de las</i>

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones

FICHA PMA-01 Manejo y Control del Ruido

actividades previstas en el cronograma del Plan de Acción adoptado mediante la Resolución 801 del 22 de abril de 2022.

Para el ICA 19, correspondiente al periodo del 1 de enero al 30 de junio de 2024, AEROCIVIL debía ejecutar las actividades señaladas en el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801, específicamente:

- Aplicación del Formato de Diligenciamiento Espacial en áreas de alta sensibilidad acústica, y
- Socialización de resultados.

En el ICA 20, que abarca el periodo del 1 de julio al 31 de diciembre de 2024, la actividad exigida consistía en el inicio de la implementación del Plan de Acción.

Estas acciones se encuentran claramente definidas en el cronograma del Plan de Acción, el cual estructura la formulación, diseño e implementación de las medidas de mitigación del ruido. Para facilitar su lectura, las actividades aplicables a los periodos ICA 19 e ICA 20 se encuentran destacadas en negrilla dentro del cronograma de la tabla de las páginas 19 y 20 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025.

Durante la revisión del ICA 19, AEROCIVIL reportó que:

“(…)

Durante el periodo de informe, se llevaron a cabo las siguientes actividades con el fin de cumplir con el cronograma establecido en el Plan de Acción:

Realización de una caracterización exhaustiva de los niveles de ruido derivados de las operaciones aéreas dentro del área de influencia geográfica del aeropuerto.

Análisis metódico de los conjuntos de datos relacionados con el ruido ambiental y aeronáutico, los cuales fueron obtenidos a partir de las estaciones de monitoreo de ruido situadas en las zonas dentro del alcance del aeropuerto.

Conducción de un proceso de modelado detallado de los niveles de ruido proyectados para el año 2023.

Dicho modelado presenta diversos indicadores acústicos que cuantifican el impacto sobre la población circundante al aeropuerto, diferenciando las zonas de actividad industrial, comercial, residencial y rural.

Realización de un análisis de modelado similar para los niveles de ruido proyectados en el año 2023, enfocado en medir el impacto sobre la población que reside en zonas con uso de suelo residencial y rural, todas ellas dentro del área geográfica influenciada por el proyecto.

Presentación de un organigrama de la entidad aeroportuaria (Aerocivil) en el cual se destaca la alineación de la estructura organizativa con las directrices de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con el propósito de asegurar la plena conformidad con las recomendaciones emanadas por este organismo internacional.

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones

FICHA PMA-01 Manejo y Control del Ruido

La gestión ambiental llevó a cabo una serie de encuentros y reuniones con la Secretaría Distrital de Planeación, en búsqueda de la coordinación y alineación de estrategias en el marco del proyecto.

Mediante el radicado ANLA 2023261030039526, se remitió el informe de avance de actividades del Plan de Acción. A la fecha, se han ejecutado las actividades de diagnóstico acústico para la implementación de la fase II operativa, la solicitud de información a entidades territoriales, y la caracterización acústica de emisión de ruido. Respecto al total de actividades programadas, el porcentaje de avance del cronograma es del 25%.

Por otro lado, la Aeronáutica Civil lleva a cabo una serie de inspecciones y evaluaciones mensuales en relación con el Ruido Aeronáutico y Ambiental en las áreas directamente influenciadas por el Aeropuerto El Dorado. Estas acciones se ajustan a lo dispuesto en la Resolución 0627 de 2006, en lo que respecta a la definición de sectores específicos y a los estándares máximos permitidos para los niveles de emisión sonora.

Ver Anexo 19. Plan de Acción

(...)”.

En el ICA 20, la entidad manifestó que:

“(…)”

Teniendo en cuenta el Plan de acción impuesto mediante Resolución 801 del 22 de abril de 2022, el día 29 de diciembre de 2023, mediante radicado ANLA 2023261030039526 se remitió el informe de avance de actividades. En dicho documento se mencionó que, se han ejecutado las actividades de diagnóstico acústico por la implementación de la fase II operativa, solicitud de información entidades territoriales y caracterización acústica de emisión de ruido.

Ahora bien, para el periodo de reporte se identificaron las áreas de mayor densidad y ubicación de edificaciones sensibles en el área de 65 dB. Dentro del análisis se tuvieron en cuenta las bibliotecas, colegios, geriátricos, jardines infantiles y red adscrita de salud.

La aplicación del formato de viviendas y edificaciones se priorizará en un primer momento, sobre estas edificaciones encontradas. El consolidado de edificaciones se encuentra adjunto en el Anexo 15. Plan de acción- Edificaciones sensibles.

(...)”.

Adicionalmente, en el ICA 21, correspondiente al periodo del 1 de enero al 30 de junio de 2025, AEROCIVIL reiteró que:

“(…)”

Teniendo en cuenta el Plan de acción impuesto mediante Resolución 801 del 22 de abril de 2022, el día 29 de diciembre de 2023, mediante radicado ANLA 2023261030039526, se remitió el informe de avance de actividades. En dicho

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones

FICHA PMA-01 Manejo y Control del Ruido

documento se mencionó que se han ejecutado las actividades de diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa, solicitud de información a entidades territoriales y caracterización acústica de emisión de ruido.

Ahora bien, durante el segundo semestre de 2024 se identificaron las áreas de mayor densidad y ubicación de edificaciones sensibles en el área de 65 dB. Dentro del análisis se tuvieron en cuenta las bibliotecas, colegios, geriátricos, jardines infantiles y la red adscrita de salud. La aplicación del formato de viviendas y edificaciones se priorizará en un primer momento sobre estas edificaciones encontradas. El consolidado de edificaciones se encuentra adjunto en el Anexo 15. Plan de acción – Edificaciones sensibles.

La Aerocivil se encuentra adelantando el proceso de articulación y coordinación logística para llevar a cabo el inventario de viviendas. Una vez se disponga del cronograma, este será remitido a la Autoridad para su conocimiento.

(...).”

Sin embargo, tras revisar la documentación soporte aportada en los ICA 19, 20 y 21, no se encontró evidencia de la aplicación del Formato de Diligenciamiento Espacial, ni soportes de la socialización de resultados, actividades que de acuerdo con el cronograma aprobado debieron estar finalizadas para diciembre de 2024.

Finalmente, aunque la verificación aquí presentada se apoya en información reportada en el ICA 21 (primer semestre de 2025), se aclara que esta revisión no amplía ni modifica los plazos establecidos. Las actividades del Plan de Acción debían estar completamente ejecutadas entre 2022 y 2024, y la revisión de 2025 únicamente permite constatar su estado final, mas no extender los tiempos originalmente otorgados.

Sin embargo, el detalle técnico de cada una de las actividades evaluadas se desarrolla de manera específica en el acápite correspondiente a “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo.

Esta Autoridad concluye que AEROCIVIL no dio cumplimiento a la medida de manejo, toda vez que no se encontró evidencia de la aplicación del Formato de Diligenciamiento Espacial, no se aportaron soportes que justificaran la socialización de resultados y no se puede verificar el inicio de la implementación del Plan de Acción dentro de los plazos establecidos en la Resolución 801 de 2022.

Si bien estas obligaciones debían estar finalizadas a diciembre de 2024, la información reportada en los ICA 19, 20 y 21 no demuestra la ejecución material de las actividades ni la entrega de los productos necesarios para acreditar su cumplimiento.

Seguimiento al Plan de Seguimiento y Monitoreo.

La presente verificación se realizará sobre las medidas de seguimiento y monitoreo aplicables para la fase de operación, aclarando que, se considera únicamente la aplicabilidad de aquellos programas que se relacionan con el cumplimiento de la medida adicional impuesta mediante el artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 correspondiente a plan de acción que comprende “Cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo” del proyecto “EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO”.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Medio Abiótico.**Estado de cumplimiento del Plan de Seguimiento y Monitoreo**

FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido			
Componente	Impacto	Medida de seguimiento y monitoreo	Cumple
Ruido	Incremento de niveles de presión sonora	MEDIDA 7. Medidas de Control: (...)	SI
		Submedida 10. Presentar los avances en la ejecución de la formulación, ejecución y seguimiento del Plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI, de conformidad con lo establecido en la Tabla 1 de la norma nacional de ruido asociado al área de influencia para el componente ruido definida por esta Autoridad y demás actividades relacionadas con su cumplimiento. (...)	

Consideraciones

Teniendo en cuenta que el presente seguimiento ambiental se orienta específicamente a verificar el cumplimiento de la medida adicional impuesta mediante el artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, relacionada con el Plan de Acción que comprende los “Cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo” del proyecto “EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO”, se precisa que las medidas comprendidas entre la 1 y la 6, así como la medida 7, con excepción de la Sub-medida 10 de manejo, no son objeto de análisis en este ejercicio. Lo anterior, en tanto la verificación de su cumplimiento fue abordada previamente en el seguimiento general efectuado al expediente LAM0209 durante el año 2025, cuyo resultado consta en el Concepto Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025, adoptado mediante el Acta 509 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental 509 del 12 de agosto de 2025.

MEDIDA 7. Medidas de Control:

Sub-medida 10. Presentar los avances en la ejecución de la formulación, ejecución y seguimiento del Plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI, de conformidad con lo establecido en la Tabla 1 de la norma nacional de ruido asociado al área de influencia para el componente ruido definida por esta Autoridad y demás actividades relacionadas con su cumplimiento.

La Sub-medida 10 establece la obligación de presentar los avances en la formulación, ejecución y seguimiento del Plan de Acción para el tratamiento de los conflictos de uso del suelo dentro del área de influencia, conforme a lo dispuesto en la Tabla 1 de la norma nacional de ruido y las directrices impartidas por esta Autoridad Ambiental.

De acuerdo con la información reportada en el formato ICA 1a del ICA 21 (enero - junio de 2025), el titular reiteró lo señalado en periodos anteriores ICA 20 e ICA 19, manifestando lo siguiente:

(...)

Teniendo en cuenta el Plan de acción impuesto mediante Resolución 801 del 22 de abril de 2022, el día 29 de diciembre de 2023, mediante radicado ANLA 2023261030039526, se remitió el informe de avance de actividades. En dicho documento se mencionó que se han ejecutado las actividades

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”**FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido**

de diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa, solicitud de información a entidades territoriales y caracterización acústica de emisión de ruido.

Ahora bien, durante el segundo semestre de 2024 se identificaron las áreas de mayor densidad y ubicación de edificaciones sensibles en el área de 65 dB. Dentro del análisis se tuvieron en cuenta las bibliotecas, colegios, geriátricos, jardines infantiles y la red adscrita de salud. La aplicación del formato de viviendas y edificaciones se priorizará en un primer momento sobre estas edificaciones encontradas. El consolidado de edificaciones se encuentra adjunto en el Anexo 15. Plan de acción – Edificaciones sensibles. La Aerocivil se encuentra adelantando el proceso de articulación y coordinación logística para llevar a cabo el inventario de viviendas.

(..)

Al revisar el contenido reportado en el ICA 21, se constató que la información presentada es idéntica a la remitida en el año 2023 (ICA 19 e ICA 20), sin que se evidencien nuevos avances ni entregables que demuestren progreso en la ejecución del Plan de Acción. Si bien, se mencionan actividades asociadas a la identificación de áreas sensibles y la planeación de procesos, no se observaron resultados adicionales ni documentos que respalden el desarrollo de etapas posteriores, como la aplicación de formatos, las verificaciones en campo o la implementación de medidas de manejo.

De acuerdo con la Resolución 801 de 2022, el Plan de Acción debía avanzar de manera progresiva desde la caracterización acústica hasta la ejecución y seguimiento de las medidas definidas para el manejo del ruido. Sin embargo, tal como se explicó en el análisis de la Medida 1 de la Ficha PMA-01, el proceso sigue concentrado en actividades preliminares, sin evidencias que demuestren avances reales en la ejecución de las acciones programadas.

Para el primer semestre de 2024 (ICA 19), la AEROCIVIL informó que los avances del Plan de Acción habían sido remitidos previamente mediante el radicado interno 2023261030039526. Tras la verificación correspondiente, se constató que dicha referencia corresponde realmente al documento radicado ante esta Autoridad bajo el número ANLA 20236201071302 del 29 de diciembre de 2023, titulado “INFORME DE DIAGNÓSTICO ACÚSTICO – Implementación de la Fase II Operativa. Noviembre 2023”. Este documento ya había sido analizado con anterioridad (ver “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo) y no incluye actividades desarrolladas durante el primer semestre de 2024. Adicionalmente, la AEROCIVIL no aportó soportes adicionales que demostraran ejecución o seguimiento del Plan de Acción en este periodo, por lo que no se reconocen avances nuevos en el cumplimiento de la Submedida 10 para el ICA 19.

Durante el segundo semestre de 2024 (ICA 20), la AEROCIVIL reiteró nuevamente el informe radicado ANLA 20236201071302 e incorporó por primera vez información relacionada con la identificación de edificaciones sensibles dentro del contorno de 65 dB LDN, mediante el archivo “Inventario de Edificaciones Sensibles área 65 dB LDN.xlsx” y el modelo MPR_SKBO_2023, con radicado 20246201291952 del 8 de noviembre de 2024. Aunque este aporte constituye información novedosa frente al ICA anterior, su revisión evidenció limitaciones metodológicas y vacíos que impiden reconocerlo como un avance verificable de esta submedida. Tal como se detalla en “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo, la delimitación utilizada carece de trazabilidad para confirmar que fue construida bajo la metodología de la Resolución 801 de 2022, en el inventario se identificaron omisiones significativas de equipamientos ubicados dentro del área establecida en la resolución 1728 de 2021, como bibliotecas comunitarias, una biblioteca pública, instituciones educativas y otros establecimientos. Estas deficiencias metodológicas, sumado a la ausencia de articulación institucional no permiten considerar esta información como un avance real en la ejecución o seguimiento del Plan de Acción, pese a haber sido la única novedad presentada en el ICA 20.

Finalmente, para el primer semestre de 2025 (ICA 21), la AEROCIVIL volvió a remitir exactamente la misma información presentada en los ICA anteriores, nuevamente sustentada en el informe ANLA 20236201071302 y en el mismo inventario preliminar de edificaciones sensibles. No se presentaron soportes adicionales que justificaran actividades recientes, como aplicación del Formato de Diligenciamiento Espacial, verificaciones en campo, procesos de socialización o desarrollo de etapas posteriores del Plan de Acción.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido

Es relevante señalar que la comunicación que sustenta esta información fue emitida hace más de un año, y aun así, para el periodo enero–junio de 2025, el titular continúa reportando los mismos documentos sin evidencias de progresos posteriores.

En conjunto, para los ICA 19, 20 y 21, no se aportaron soportes documentales que permitan verificar avances efectivos en la formulación, ejecución o seguimiento del Plan de Acción dentro del área de influencia, como exige la Sub-medida 10. Aunque en el ICA 20 se presentó información nueva relacionada con edificaciones sensibles, esta no cumple los requisitos técnicos y metodológicos necesarios para ser considerada un avance verificable. Por lo tanto, para los periodos evaluados no se identifican progresos documentados asociados al cumplimiento de la Sub-medida 10, remitiéndose los análisis técnicos detallados en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo.

(...)

ANÁLISIS DE CUMPLIMIENTO DE ACTOS ADMINISTRATIVOS.

A continuación se presenta el estado de cumplimiento de las obligaciones vigentes, aclarando que únicamente se incluyen aquellas obligaciones que se relacionan con el cumplimiento de la medida adicional impuesta mediante el artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 correspondiente a plan de acción que comprende “Cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo” del proyecto “EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO”.

RESOLUCIÓN 1330 DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 1995

Obligación	Carácter	Cumple
ARTÍCULO 3. La licencia ambiental a que hace referencia el anterior artículo está sujeta al cumplimiento por parte de AEROCIVIL, de las siguientes obligaciones:		
3.11. El numeral 3.11 del Artículo Tercero si bien no fue modificado directamente por el artículo tercero de la Resolución 745 del 5 de agosto de 1998, si fue modificado por el citado acto administrativo a través del artículo quinto de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, quedando así: <i>La Unidad Administrativa Especial De La Aeronáutica Civil deberá presentar a más tardar el día 30 de septiembre de 1.998 el censo predial actualizado que incluya todas las unidades de vivienda y edificaciones de servicio social y comunitario que estarán sometidas a niveles de ruido entre 65 y 75 dB (Ldn), independientemente del uso del suelo y de acuerdo con la modelación presentada para el año 1.998 (entrada en operación de la segunda pista).</i> <i>En el censo predial se deberán cobijar las edificaciones de servicio social y comunitario y las viviendas que resulten impactadas con niveles de ruido por encima de los 65 dB (Ldn), como producto de los monitoreos de ruido que se realizarán una vez se encuentren operando normalmente las dos pistas del aeropuerto internacional El Dorado.</i> <i>La Unidad Administrativa Especial De La Aeronáutica Civil deberá entregar un plano a escala 1:5000 donde se indique el área censada y se especifique dicha información.</i>	Permanente	NO

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 1330 DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 1995

Obligación	Carácter	Cumple
<p><i>La Unidad Administrativa Especial De La Aeronáutica Civil deberá realizar monitoreos permanentes en las localidades de Fontibón, Engativá y el área rural del Municipio de Funza durante todo el tiempo de operación del proyecto, con el objeto de mantener actualizado el censo predial y poder implementar las medidas de insonorización en nuevas edificaciones de servicio social y comunitario y viviendas que resulten impactadas con niveles de contaminación sonora, tal y como lo establece el plan de manejo ambiental. De lo anterior, se presentarán informes trimestrales a este Ministerio.</i></p> <p><i>El término nuevas edificaciones de servicio social y comunitario y viviendas establecido en el inciso anterior, se refiere a las que resulten impactadas de acuerdo con las curvas de isoruido establecidas en el monitoreo del 30 de septiembre de 1998 y aquellas que en un futuro resulten impactadas por la ampliación de las mismas curvas, por incremento de los niveles de ruido al aumentar las operaciones. Para ese efecto se entenderán las que se encuentren construidas a la fecha de entrega del censo predial actualizado.</i></p> <p><i>Las viviendas y edificaciones que se construyan o amplíen con posterioridad a la fecha de entrega del censo y queden cobijadas con niveles de contaminación sonora, su insonorización, no será responsabilidad de la Unidad Administrativa Especial De La Aeronáutica Civil sino de cada uno de sus propietarios o constructores correspondientes.</i></p>		
Análisis del cumplimiento		
<p><i>Ver consideraciones de incumplimiento en el numeral 3.12 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1997 dado que, esta obligación se relaciona con el tema de censo predial establecido en el numeral 3.12 del presente acto administrativo.</i></p>		
<p>Numeral 3.12</p> <p><i>El numeral 3.12 del artículo tercero si bien no fue modificada directamente por el artículo cuarto de la Resolución 745 del 5 de agosto de 1998, si fue modificada por el citado acto administrativo a través del Artículo Sexto de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, quedando así:</i></p> <p><i>El inciso 2o del numeral 3.12 del artículo tercero de la resolución 1330 del 7 de noviembre de 1.995, quedará de la siguiente forma:</i></p> <p><i>Con anterioridad al 31 de diciembre de 1.999 la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá implementar las medidas de mitigación del ruido en los 13686 predios que se encuentran afectados por la operación del aeropuerto Internacional El Dorado, conforme lo dispuesto en la parte motiva de esta providencia. En consecuencia, deberá ajustar el cronograma de actividades presentado para tal efecto y presentarlo a este Ministerio dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de ejecutoria de la presenta providencia.</i></p> <p><i>A partir de la fecha de expedición de la presenta resolución y hasta tanto se implementen las medidas de mitigación de ruido en las 815 viviendas ubicadas en Fontibón podrá operar la segunda pista del aeropuerto internacional El Dorado en las siguientes condiciones:</i></p> <p><i>En un número máximo de 100 operaciones exclusivamente de aterrizaje y con sentido occidente oriente.</i></p>	<p><i>Temporal</i></p>	<p><i>NO</i></p>

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 1330 DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 1995

Obligación	Carácter	Cumple																																																																
<p>Los restantes 59 aterrizajes y 68 despegues que aspiran a realizar por la segunda pista podrán llevarse a cabo gradualmente en la medida en que se implementen progresivamente las medidas de insonorización necesarias en las 815 edificaciones y viviendas de Fontibón, conforme a la siguiente relación:</p> <table border="1"> <tr> <td>VIVIENDAS</td> <td align="center">815</td> </tr> <tr> <td>OPERACIONES RESTANTES</td> <td align="center">127</td> </tr> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th align="center">VIVIENDAS</th> <th align="center">%</th> <th align="center">OPERACIONES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td align="center">41</td><td align="center">5</td><td align="center">1</td></tr> <tr><td align="center">82</td><td align="center">10</td><td align="center">2</td></tr> <tr><td align="center">163</td><td align="center">20</td><td align="center">3</td></tr> <tr><td align="center">245</td><td align="center">30</td><td align="center">4</td></tr> <tr><td align="center">285</td><td align="center">35</td><td align="center">5</td></tr> <tr><td align="center">326</td><td align="center">40</td><td align="center">7</td></tr> <tr><td align="center">367</td><td align="center">45</td><td align="center">9</td></tr> <tr><td align="center">408</td><td align="center">50</td><td align="center">11</td></tr> <tr><td align="center">448</td><td align="center">55</td><td align="center">14</td></tr> <tr><td align="center">489</td><td align="center">60</td><td align="center">18</td></tr> <tr><td align="center">530</td><td align="center">65</td><td align="center">23</td></tr> <tr><td align="center">571</td><td align="center">70</td><td align="center">30</td></tr> <tr><td align="center">611</td><td align="center">75</td><td align="center">38</td></tr> <tr><td align="center">652</td><td align="center">80</td><td align="center">48</td></tr> <tr><td align="center">685</td><td align="center">84</td><td align="center">59</td></tr> <tr><td align="center">693</td><td align="center">85</td><td align="center">61</td></tr> <tr><td align="center">734</td><td align="center">90</td><td align="center">78</td></tr> <tr><td align="center">774</td><td align="center">95</td><td align="center">100</td></tr> <tr><td align="center">815</td><td align="center">100</td><td align="center">127</td></tr> </tbody> </table> <p>Las operaciones a realizar con fundamento en el cuadro anterior solamente podrán ser de aterrizaje hasta tanto se llegue al 85% de cumplimiento en la mitigación del ruido sobre dicho sector.</p> <p>A partir de este momento se autorizan los decolajes en la proporción establecida en la tabla anterior.</p> <p>Cuando culminen las medidas de mitigación en la totalidad de las edificaciones y viviendas de la localidad de Fontibón, según el número indicado en la tabla anterior podrá operar en un 100% la segunda pista.</p> <p>El seguimiento de las operaciones graduales que se autorizan para la segunda pista de acuerdo a las metas señaladas en el cuadro anterior deberá realizarse por este Ministerio, el DAMA y la veeduría ambiental de Fontibón.</p> <p>Inmediatamente entre en operación plena la segunda pista la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE ARONÁUTICA CIVIL realizará un monitoreo de ruido, por el término de un (1) mes en todas las localidades de Fontibón, Funza y Engativá, con el objeto de determinar si existen nuevas áreas sujetas a niveles de ruido superiores a los 65 dfl (Ldn).</p>	VIVIENDAS	815	OPERACIONES RESTANTES	127	VIVIENDAS	%	OPERACIONES	41	5	1	82	10	2	163	20	3	245	30	4	285	35	5	326	40	7	367	45	9	408	50	11	448	55	14	489	60	18	530	65	23	571	70	30	611	75	38	652	80	48	685	84	59	693	85	61	734	90	78	774	95	100	815	100	127		
VIVIENDAS	815																																																																	
OPERACIONES RESTANTES	127																																																																	
VIVIENDAS	%	OPERACIONES																																																																
41	5	1																																																																
82	10	2																																																																
163	20	3																																																																
245	30	4																																																																
285	35	5																																																																
326	40	7																																																																
367	45	9																																																																
408	50	11																																																																
448	55	14																																																																
489	60	18																																																																
530	65	23																																																																
571	70	30																																																																
611	75	38																																																																
652	80	48																																																																
685	84	59																																																																
693	85	61																																																																
734	90	78																																																																
774	95	100																																																																
815	100	127																																																																

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 1330 DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 1995

Obligación	Carácter	Cumple								
<p><i>Este monitoreo servirá de base para el censo predial que debe presentarse a este Ministerio a más tardar el día 30 de septiembre de 1998 y será supervisado por el DAMA, el Ministerio del Medio Ambiente y la veeduría ambiental.</i></p> <p><i>De resultar nuevas viviendas y edificaciones de servicio social y comunitario impactadas con niveles de ruido superiores a 65 dB (Ldn) la mitigación se efectuará con sujeción al siguiente cronograma:</i></p> <table border="1" data-bbox="251 499 1112 625"> <thead> <tr> <th>No de Viviendas</th> <th>Fecha máxima para la mitigación</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>De 1 a 2000</td> <td>31 de diciembre de 1999</td> </tr> <tr> <td>De 2001 a 4000</td> <td>31 de Julio de 2000</td> </tr> <tr> <td>De 4001 en adelante</td> <td>31 de diciembre de 2000</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Las medidas de mitigación se implementarán comenzando por el mayor grado de afectación a los niveles de exposición sonora, dando prioridad a las edificaciones de servicio y comunitario.</i></p> <p><i>La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá ejecutar la medida de mitigación propuesta en el plan de gestión social del Estudio de Impacto Ambiental para el complejo deportivo Atahualpa, código catastral 006416, consistente en sembrar una barrera viva.</i></p> <p><i>Si de los monitoreos realizados o del seguimiento que efectúe este Ministerio, se detecta que existen complejos deportivos en la localidad de Engativá, que queden cobijados con niveles de contaminación sonora, esto es con niveles de ruido iguales o superiores a los 65 dB (Ldn) se les implementarán barreras vivas o la correspondiente medida de mitigación de ruido.</i></p> <p><i>La eficiencia y eficacia de las medidas de insonorización junto con la solución de los efectos colaterales estarán sujetas a la aprobación de este Ministerio.</i></p> <p><i>A partir del año 1999 la tasa de crecimiento del número de aeronaves que utilicen la segunda pista no puede ser mayor a un 5% anual, debido a la ampliación de los conos de ruido y el desplazamiento de las curvas.</i></p> <p><i>La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá cumplir con las obras de mitigación que sea necesario implementar en las edificaciones y viviendas como resultado de los monitoreos, las cuales estarán sujetas al cumplimiento de los plazos que para ese efecto establezca este Ministerio.</i></p> <p><i>La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá presentar el Manual de Procedimientos Para el Abatimiento de Ruido debidamente compilado.</i></p> <p>PARAGRAFO. - La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá realizar las gestiones necesarias tendientes a garantizar la existencia de los recursos necesarios para ejecutar las medidas de mitigación del ruido, en los términos y condiciones establecidos en el presente artículo.</p>	No de Viviendas	Fecha máxima para la mitigación	De 1 a 2000	31 de diciembre de 1999	De 2001 a 4000	31 de Julio de 2000	De 4001 en adelante	31 de diciembre de 2000		
No de Viviendas	Fecha máxima para la mitigación									
De 1 a 2000	31 de diciembre de 1999									
De 2001 a 4000	31 de Julio de 2000									
De 4001 en adelante	31 de diciembre de 2000									
Análisis del cumplimiento										
<p><i>Con relación a esta obligación es necesario tener en cuenta que, a partir de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 mediante la cual esta Autoridad Nacional autorizó la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado en las condiciones establecidas para fase II, en el numeral 1 de su artículo segundo fue impuesto a la AEROCIVIL como parte de un plan de acción, el siguiente cronograma denominado Plan de acción</i></p>										

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 1330 DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 1995

Obligación	Carácter	Cumple
<p><i>(inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido) el cual hace parte de las actividades asociadas a la formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo que garantice el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia, el cual incluye acciones relacionadas con el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia, tal y como se muestra en la tabla de la página 40 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025, destacando para efectos de la presente obligación objeto de consideración, acciones como definición de áreas acústicas de alta sensibilidad, desarrollo de instrumentos de mitigación (fuente – medio de propagación y receptor – insonorización), aplicación del formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica, socialización de resultados, implementación del plan de acción, cuyas consideraciones y análisis sobre su incumplimiento se realizan en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo con base en la información del Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA para el expediente LAM0209 en lo que comprende el presente periodo de seguimiento y los ICA 19, 20 y 21, esto bajo el entendido de que para efectos de este seguimiento ambiental específico al plan de acción y como se observa en la tabla anterior, el plazo del cronograma Plan de acción (inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido) se cumplió el 31 de diciembre de 2024 en su totalidad, no obstante, como se describe en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo, si bien, la AEROCIVIL para el caso de las actividades “Formación de línea base por la implementación de la fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la fase II operativa” y “Solicitud de información a Entidades Oficiales” ha presentado información que se ha validado como avance, es necesario que presente algunos complementos, cuyos requerimientos se enmarcan en el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022.</i></p> <p><i>De acuerdo con lo anterior, teniendo en cuenta que esta obligación se encuentra relacionada con el plan de acción impuesto por esta Autoridad Nacional mediante el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, dada la temática que trata, se remite a ver las consideraciones efectuadas de incumplimiento en el acápite de “Otras consideraciones” del presente pronunciamiento.</i></p>		

RESOLUCIÓN 534 DEL 16 DE JUNIO DE 1998

Obligación	Carácter	Cumple
<p>ARTICULO QUINTO.- <i>Modificar el numeral 3.11 del artículo 3 de la resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1995 el cual quedará así: LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá presentar a más tardar el día 30 de Septiembre de 1998 el censo predial actualizado que incluye todas las unidades de vivienda y edificaciones de servicio social y comunitario que, estarán sometidas a niveles de ruido entre 65 y 75 dB (Ldn), independientemente del uso del suelo y de acuerdo con la modelación presentada para el año 1998 (entrada en operación de la segunda pista). En el censo predial se deberán cobijar las edificaciones de servicio social y comunitario y las viviendas que resulten impactadas con niveles de ruido por encima de los 65 dB (Ldn) como producto de los monitoreos de ruido que se realizarán una vez se encuentren operando normalmente las dos pistas del aeropuerto internacional EL DORADO. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá entregar un plano a escala 1:5000 donde se indique el área censada y se especifique dicha información.</i></p> <p><i>La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá realizar cada seis (6) meses nuevos monitoreos, con el objeto de mantener actualizado el censo predial y poder implementar las medidas de insonorización en nuevas viviendas que resulten impactadas con niveles de contaminación sonora.</i></p> <p><u><i>Obligación modificada de forma total por el siguiente acto administrativo:</i></u></p> <p><i>Artículo Tercero de la Resolución 745 del 5 de agosto de 1998</i></p>		
<p>ARTÍCULO QUINTO.</p> <p><i>El artículo quinto fue modificado por el artículo tercero de la Resolución 745 del 5 de agosto de 1998, quedando así:</i></p>	Permanente	NO

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

RESOLUCIÓN 534 DEL 16 DE JUNIO DE 1998

Obligación	Carácter	Cumple
<p><i>El numeral 3.11 del artículo 3º de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1.995 quedará de la siguiente manera:</i></p> <p><i>La Unidad Administrativa Especial De La Aeronáutica Civil deberá presentar a más tardar el día 30 de septiembre de 1.998 el censo predial actualizado que incluya todas las unidades de vivienda y edificaciones de servicio social y comunitario que estarán sometidas a niveles de ruido entre 65 y 75 dB (Ldn), independientemente del uso del suelo y de acuerdo con la modelación presentada para el año 1.998 (entrada en operación de la segunda pista).</i></p> <p><i>En el censo predial se deberán cobijar las edificaciones de servicio social y comunitario y las viviendas que resulten impactadas con niveles de ruido por encima de los 65 dB (Ldn), como producto de los monitoreos de ruido que se realizarán una vez se encuentren operando normalmente las dos pistas del aeropuerto internacional El Dorado.</i></p> <p><i>La Unidad Administrativa Especial De La Aeronáutica Civil deberá entregar un plano a escala 1:5000 donde se indique el área censada y se especifique dicha información.</i></p> <p><i>La Unidad Administrativa Especial De La Aeronáutica Civil deberá realizar monitoreos permanentes en las localidades de Fontibón, Engativá y el área rural del Municipio de Funza durante todo el tiempo de operación del proyecto, con el objeto de mantener actualizado el censo predial y poder implementar las medidas de insonorización en nuevas edificaciones de servicio social y comunitario y viviendas que resulten impactadas con niveles de contaminación sonora, tal y como lo establece el plan de manejo ambiental. De lo anterior, se presentarán informes trimestrales a este Ministerio.</i></p> <p><i>El término nuevas edificaciones de servicio social y comunitario y viviendas establecido en el inciso anterior, se refiere a las que resulten impactadas de acuerdo con las curvas de isoruido establecidas en el monitoreo del 30 de septiembre de 1998 y aquellas que en un futuro resulten impactadas por la ampliación de las mismas curvas, por incremento de los niveles de ruido al aumentar las operaciones. Para ese efecto se entenderán las que se encuentren construidas a la fecha de entrega del censo predial actualizado.</i></p> <p><i>Las viviendas y edificaciones que se construyan o amplíen con posterioridad a la fecha de entrega del censo y queden cobijadas con niveles de contaminación sonora, su insonorización, no será responsabilidad de la Unidad Administrativa Especial De La Aeronáutica Civil sino de cada uno de sus propietarios o constructores correspondientes.</i></p>		
Análisis del cumplimiento		
<p><i>Si bien esta obligación fue modificada por el artículo tercero de la Resolución 745 del 16 de junio de 1998, la misma hace referencia a la modificación del numeral 3.11 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1.995, por lo cual su análisis se realiza en el citado acto administrativo.</i></p>		
<p>ARTÍCULO SEXTO.</p> <p><i>El artículo sexto fue modificado por el artículo cuarto de la Resolución 745 del 5 de agosto de 1998, quedando así:</i></p> <p><i>El inciso 2o del numeral 3.12 del artículo tercero de la resolución 1330 del 7 de noviembre de 1.995, quedará de la siguiente forma:</i></p> <p><i>Con anterioridad al 31 de diciembre de 1.999 la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá implementar las medidas de</i></p>	Temporal	NO

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 534 DEL 16 DE JUNIO DE 1998

Obligación	Carácter	Cumple																																																																
<p><i>mitigación del ruido en los 13686 predios que se encuentran afectados por la operación del aeropuerto Internacional El Dorado, conforme lo dispuesto en la parte motiva de esta providencia. En consecuencia, deberá ajustar el cronograma de actividades presentado para tal efecto y presentarlo a este Ministerio dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de ejecutoria de la presenta providencia.</i></p> <p><i>A partir de la fecha de expedición de la presenta resolución y hasta tanto se implementen las medidas de mitigación de ruido en las 815 viviendas ubicadas en Fontibón podrá operar la segunda pista del aeropuerto internacional El Dorado en las siguientes condiciones:</i></p> <p><i>En un número máximo de 100 operaciones exclusivamente de aterrizaje y con sentido occidente oriente.</i></p> <p><i>Los restantes 59 aterrizajes y 68 despegues que aspiran a realizar por la segunda pista podrán llevarse a cabo gradualmente en la medida en que se implementen progresivamente las medidas de insonorización necesarias en las 815 edificaciones y viviendas de Fontibón, conforme a la siguiente relación:</i></p> <table border="1" data-bbox="354 829 1015 892"> <tr> <td>VIVIENDAS</td> <td align="center">815</td> </tr> <tr> <td>OPERACIONES RESTANTES</td> <td align="center">127</td> </tr> </table> <table border="1" data-bbox="324 924 1039 1554"> <thead> <tr> <th align="center">VIVIENDAS</th> <th align="center">%</th> <th align="center">OPERACIONES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td align="center">41</td><td align="center">5</td><td align="center">1</td></tr> <tr><td align="center">82</td><td align="center">10</td><td align="center">2</td></tr> <tr><td align="center">163</td><td align="center">20</td><td align="center">3</td></tr> <tr><td align="center">245</td><td align="center">30</td><td align="center">4</td></tr> <tr><td align="center">285</td><td align="center">35</td><td align="center">5</td></tr> <tr><td align="center">326</td><td align="center">40</td><td align="center">7</td></tr> <tr><td align="center">367</td><td align="center">45</td><td align="center">9</td></tr> <tr><td align="center">408</td><td align="center">50</td><td align="center">11</td></tr> <tr><td align="center">448</td><td align="center">55</td><td align="center">14</td></tr> <tr><td align="center">489</td><td align="center">60</td><td align="center">18</td></tr> <tr><td align="center">530</td><td align="center">65</td><td align="center">23</td></tr> <tr><td align="center">571</td><td align="center">70</td><td align="center">30</td></tr> <tr><td align="center">611</td><td align="center">75</td><td align="center">38</td></tr> <tr><td align="center">652</td><td align="center">80</td><td align="center">48</td></tr> <tr><td align="center">685</td><td align="center">84</td><td align="center">59</td></tr> <tr><td align="center">693</td><td align="center">85</td><td align="center">61</td></tr> <tr><td align="center">734</td><td align="center">90</td><td align="center">78</td></tr> <tr><td align="center">774</td><td align="center">95</td><td align="center">100</td></tr> <tr><td align="center">815</td><td align="center">100</td><td align="center">127</td></tr> </tbody> </table> <p><i>Las operaciones a realizar con fundamento en el cuadro anterior solamente podrán ser de aterrizaje hasta tanto se llegue al 85% de cumplimiento en la mitigación del ruido sobre dicho sector.</i></p> <p><i>A partir de este momento se autorizan los decolajes en la proporción establecida en la tabla anterior.</i></p>	VIVIENDAS	815	OPERACIONES RESTANTES	127	VIVIENDAS	%	OPERACIONES	41	5	1	82	10	2	163	20	3	245	30	4	285	35	5	326	40	7	367	45	9	408	50	11	448	55	14	489	60	18	530	65	23	571	70	30	611	75	38	652	80	48	685	84	59	693	85	61	734	90	78	774	95	100	815	100	127		
VIVIENDAS	815																																																																	
OPERACIONES RESTANTES	127																																																																	
VIVIENDAS	%	OPERACIONES																																																																
41	5	1																																																																
82	10	2																																																																
163	20	3																																																																
245	30	4																																																																
285	35	5																																																																
326	40	7																																																																
367	45	9																																																																
408	50	11																																																																
448	55	14																																																																
489	60	18																																																																
530	65	23																																																																
571	70	30																																																																
611	75	38																																																																
652	80	48																																																																
685	84	59																																																																
693	85	61																																																																
734	90	78																																																																
774	95	100																																																																
815	100	127																																																																

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 534 DEL 16 DE JUNIO DE 1998

Obligación	Carácter	Cumple								
<p><i>Cuando culminen las medidas de mitigación en la totalidad de las edificaciones y viviendas de la localidad de Fontibón, según el número indicado en la tabla anterior podrá operar en un 100% la segunda pista.</i></p> <p><i>El seguimiento de las operaciones graduales que se autorizan para la segunda pista de acuerdo a las metas señaladas en el cuadro anterior deberá realizarse por este Ministerio, el DAMA y la veeduría ambiental de Fontibón.</i></p> <p><i>Inmediatamente entre en operación plena la segunda pista la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL realizará un monitoreo de ruido, por el término de un (1) mes en todas las localidades de Fontibón, Funza y Engativá, con el objeto de determinar si existen nuevas áreas sujetas a niveles de ruido superiores a los 65 dfl (Ldn).</i></p> <p><i>Este monitoreo servirá de base para el censo predial que debe presentarse a este Ministerio a más tardar el día 30 de septiembre de 1998 y será supervisado por el DAMA, el Ministerio del Medio Ambiente y la veeduría ambiental.</i></p> <p><i>De resultar nuevas viviendas y edificaciones de servicio social y comunitario impactadas con niveles de ruido superiores a 65 dB (Ldn) la mitigación se efectuará con sujeción al siguiente cronograma:</i></p> <table border="1" data-bbox="279 919 1084 1077"> <thead> <tr> <th align="center">No de Viviendas</th> <th align="center">Fecha máxima para la mitigación</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td align="center"><i>De 1 a 2000</i></td> <td align="center"><i>31 de diciembre de 1999</i></td> </tr> <tr> <td align="center"><i>De 2001 a 4000</i></td> <td align="center"><i>31 de Julio de 2000</i></td> </tr> <tr> <td align="center"><i>De 4001 en adelante</i></td> <td align="center"><i>31 de diciembre de 2000</i></td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Las medidas de mitigación se implementarán comenzando por el mayor grado de afectación a los niveles de exposición sonora, dando prioridad a las edificaciones de servicio y comunitario.</i></p> <p><i>La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá ejecutar la medida de mitigación propuesta en el plan de gestión social del Estudio de Impacto Ambiental para el complejo deportivo Atahualpa, código catastral 006416, consistente en sembrar una barrera viva.</i></p> <p><i>Si de los monitoreos realizados o del seguimiento que efectúe este Ministerio, se detecta que existen complejos deportivos en la localidad de Engativá, que queden cobijados con niveles de contaminación sonora, esto es con niveles de ruido iguales o superiores a los 65 dB (Ldn) se les implementarán barreras vivas o la correspondiente medida de mitigación de ruido.</i></p> <p><i>La eficiencia y eficacia de las medidas de insonorización junto con la solución de los efectos colaterales estarán sujetas a la aprobación de este Ministerio.</i></p> <p><i>A partir del año 1999 la tasa de crecimiento del número de aeronaves que utilicen la segunda pista no puede ser mayor a un 5% anual, debido a la ampliación de los conos de ruido y el desplazamiento de las curvas.</i></p> <p><i>La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá cumplir con las obras de mitigación que sea necesario implementar en las</i></p>	No de Viviendas	Fecha máxima para la mitigación	<i>De 1 a 2000</i>	<i>31 de diciembre de 1999</i>	<i>De 2001 a 4000</i>	<i>31 de Julio de 2000</i>	<i>De 4001 en adelante</i>	<i>31 de diciembre de 2000</i>		
No de Viviendas	Fecha máxima para la mitigación									
<i>De 1 a 2000</i>	<i>31 de diciembre de 1999</i>									
<i>De 2001 a 4000</i>	<i>31 de Julio de 2000</i>									
<i>De 4001 en adelante</i>	<i>31 de diciembre de 2000</i>									

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 534 DEL 16 DE JUNIO DE 1998		
Obligación	Carácter	Cumple
<p>edificaciones y viviendas como resultado de los monitoreos, las cuales estarán sujetas al cumplimiento de los plazos que para ese efecto establezca este Ministerio.</p> <p>La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá presentar el Manual de Procedimientos Para el Abatimiento de Ruido debidamente compilado.</p> <p>PARAGRAFO.- La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá realizar las gestiones necesarias tendientes a garantizar la existencia de los recursos necesarios para ejecutar las medidas de mitigación del ruido, en los términos y condiciones establecidos en el presente artículo.</p>		
Análisis del cumplimiento		
<p>Si bien esta obligación fue modificada por el artículo cuarto de la Resolución 745 del 16 de junio de 1998, la misma hace referencia a la modificación del inciso 2º del numeral 3.12 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, por lo cual su análisis se realiza en el citado acto administrativo.</p>		
<p>ARTÍCULO SÉPTIMO. La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil deberá implementar las medidas de mitigación considerando en primera instancia a las edificaciones de servicio social y comunitario y posteriormente el siguiente orden:</p> <p>8.1. Para la localidad de Fontibón:</p> <p>Las 15 viviendas del área Rural del Municipio de Funza que se encuentran por encima de la curva de isoruido de los 65 dB (Ldn).</p> <p>Las siguientes manzanas de la localidad de Fontibón:</p> <p>* Manzanas 67,28,31,32,34, 33, 13 del Código 006401 * Manzanas 63, 64, 65, 66, 04, 08, 38, 13, 41, 39, 40, 42, 09, 57, 53, 51, 49, 47, 46 de y parte de la manzana 56, correspondientes al Código 006401.</p> <p>* Manzanas 46, 44, 42, 40, 38, 36, 34, 32, 30, 28, 68, 65, 62, 59, 56, 53, 50, 47, 26, 24, 22, 21 del Código 006419 y 94 del código 006414.</p> <p>8.2. Para la localidad de Engativá:</p> <p>Deberán mitigarse en primera instancia las edificaciones de servicio social y comunitario que se encuentren impactadas dentro de la curva de isoruido con niveles de ruido superiores a los 65 dB (Ldn) y en segunda instancia deberán mitigarse las viviendas que reciban mayor impacto de ruido entre 70 y 75 dB (Ldn) y así sucesivamente hasta culminar.</p>	Temporal	NO
Análisis del cumplimiento		
<p>Teniendo en cuenta que por la temática que trata esta obligación, se remite a ver las consideraciones de incumplimiento en el numeral 3.12 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1997, en el cual se hace énfasis en la medida adicional asociada a la implementación de cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo, específicamente al denominado “Plan de acción (inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido)”</p>		

RESOLUCIÓN 745 DEL 5 DE AGOSTO DE 1998		
Obligación	Carácter	Cumple
<p>Artículo Tercero. Modificar el artículo quinto de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, el cual quedará de la siguiente forma:</p>		

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 745 DEL 5 DE AGOSTO DE 1998

Obligación	Carácter	Cumple
<p><i>El numeral 3.11 del artículo 3º de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1.995 quedará de la siguiente manera:</i></p> <p><i>La Unidad Administrativa Especial De La Aeronáutica Civil deberá presentar a más tardar el día 30 de septiembre de 1.998 el censo predial actualizado que incluya todas las unidades de vivienda y edificaciones de servicio social y comunitario que estarán sometidas a niveles de ruido entre 65 y 75 dB (Ldn), independientemente del uso del suelo y de acuerdo con la modelación presentada para el año 1.998 (entrada en operación de la segunda pista).</i></p> <p><i>En el censo predial se deberán cobijar las edificaciones de servicio social y comunitario y las viviendas que resulten impactadas con niveles de ruido por encima de los 65 dB (Ldn), como producto de los monitoreos de ruido que se realizarán una vez se encuentren operando normalmente las dos pistas del aeropuerto internacional El Dorado.</i></p> <p><i>La Unidad Administrativa Especial De La Aeronáutica Civil deberá entregar un plano a escala 1:5000 donde se indique el área censada y se especifique dicha información.</i></p> <p><i>La Unidad Administrativa Especial De La Aeronáutica Civil deberá realizar monitoreos permanentes en las localidades de Fontibón, Engativá y el área rural del Municipio de Funza durante todo el tiempo de operación del proyecto, con el objeto de mantener actualizado el censo predial y poder implementar las medidas de insonorización en nuevas edificaciones de servicio social y comunitario y viviendas que resulten impactadas con niveles de contaminación sonora, tal y como lo establece el plan de manejo ambiental. De lo anterior, se presentarán informes trimestrales a este Ministerio.</i></p> <p><i>El término nuevas edificaciones de servicio social y comunitario y viviendas establecido en el inciso anterior, se refiere a las que resulten impactadas de acuerdo con las curvas de isoruido establecidas en el monitoreo del 30 de septiembre de 1998 y aquellas que en un futuro resulten impactadas por la ampliación de las mismas curvas, por incremento de los niveles de ruido al aumentar las operaciones. Para ese efecto se entenderán las que se encuentren construidas a la fecha de entrega del censo predial actualizado.</i></p> <p><i>Las viviendas y edificaciones que se construyan o amplíen con posterioridad a la fecha de entrega del censo y queden cobijadas con niveles de contaminación sonora, su insonorización, no será responsabilidad de la Unidad Administrativa Especial De La Aeronáutica Civil sino de cada uno de sus propietarios o constructores correspondientes.</i></p>		
Análisis del cumplimiento		
<p><i>Esta obligación modificó el artículo quinto de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, por lo cual será en la mencionada obligación que se hace el respectivo análisis sobre su cumplimiento</i></p> <p>ARTICULO CUARTO. Modificar el artículo sexto de la Resolución 534 del 16 de junio de 1.998 que quedará de la siguiente manera:</p> <p><i>El inciso 2o del numeral 3.12 del artículo tercero de la resolución 1330 del 7 de noviembre de 1.995, quedará de la siguiente forma:</i></p> <p><i>Con anterioridad al 31 de diciembre de 1.999 la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá implementar las medidas de mitigación del ruido en los 13686 predios que se encuentran afectados por la operación del aeropuerto Internacional El Dorado, conforme lo dispuesto en la parte motiva de esta providencia. En consecuencia, deberá ajustar el cronograma de actividades presentado para tal efecto y presentarlo a este Ministerio dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de ejecutoria de la presenta providencia.</i></p> <p><i>A partir de la fecha de expedición de la presenta resolución y hasta tanto se implementen las medidas de mitigación de ruido en las 815 viviendas ubicadas en Fontibón podrá operar la segunda pista del aeropuerto internacional El Dorado en las siguientes condiciones:</i></p>		

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 745 DEL 5 DE AGOSTO DE 1998

Obligación	Carácter	Cumple
-------------------	-----------------	---------------

En un número máximo de 100 operaciones exclusivamente de aterrizaje y con sentido occidente oriente. Los restantes 59 aterrizajes y 68 despegues que aspiran a realizar por la segunda pista podrán llevarse a cabo gradualmente en la medida en que se implementen progresivamente las medidas de insonorización necesarias en las 815 edificaciones y viviendas de Fontibón, conforme a la siguiente relación:

VIVIENDAS	815
OPERACIONES RESTANTES	127

VIVIENDAS	%	OPERACIONES
41	5	1
82	10	2
163	20	3
245	30	4
285	35	5
326	40	7
367	45	9
408	50	11
448	55	14
489	60	18
530	65	23
571	70	30
611	75	38
652	80	48
685	84	59
693	85	61
734	90	78
774	95	100
815	100	127

Las operaciones a realizar con fundamento en el cuadro anterior solamente podrán ser de aterrizaje hasta tanto se llegue al 85% de cumplimiento en la mitigación del ruido sobre dicho sector.

A partir de este momento se autorizan los decolajes en la proporción establecida en la tabla anterior.

Cuando culminen las medidas de mitigación en la totalidad de las edificaciones y viviendas de la localidad de Fontibón, según el número indicado en la tabla anterior podrá operar en un 100% la segunda pista.

El seguimiento de las operaciones graduales que se autorizan para la segunda pista de acuerdo a las metas señaladas en el cuadro anterior deberá realizarse por este Ministerio, el DAMA y la veeduría ambiental de Fontibón.

Inmediatamente entre en operación plena la segunda pista la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL** realizará un monitoreo de ruido, por el término de un (1) mes en todas las localidades de Fontibón, Funza y Engativá, con el objeto de determinar si existen nuevas áreas sujetas a niveles de ruido superiores a los 65 dfl (Ldn).

Este monitoreo servirá de base para el censo predial que debe presentarse a este Ministerio a más tardar el día 30 de septiembre de 1998 y será supervisado por el DAMA, el Ministerio del Medio Ambiente y la veeduría ambiental.

De resultar nuevas viviendas y edificaciones de servicio social y comunitario impactadas con niveles de ruido superiores a 65 dB (Ldn) la mitigación se efectuará con sujeción al siguiente cronograma:

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 745 DEL 5 DE AGOSTO DE 1998

Obligación	Carácter	Cumple
-------------------	-----------------	---------------

No de Viviendas	Fecha máxima para la mitigación
De 1 a 2000	31 de diciembre de 1999
De 2001 a 4000	31 de Julio de 2000
De 4001 en adelante	31 de diciembre de 2000

Las medidas de mitigación se implementarán comenzando por el mayor grado de afectación a los niveles de exposición sonora, dando prioridad a las edificaciones de servicio y comunitario.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá ejecutar la medida de mitigación propuesta en el plan de gestión social del Estudio de Impacto Ambiental para el complejo deportivo Atahualpa, código catastral 006416, consistente en sembrar una barrera viva.

Si de los monitoreos realizados o del seguimiento que efectúe este Ministerio, se detecta que existen complejos deportivos en la localidad de Engativá, que queden cobijados con niveles de contaminación sonora, esto es con niveles de ruido iguales o superiores a los 65 dB (Ldn) se les implementarán barreras vivas o la correspondiente medida de mitigación de ruido.

La eficiencia y eficacia de las medidas de insonorización junto con la solución de los efectos colaterales estarán sujetas a la aprobación de este Ministerio.

A partir del año 1999 la tasa de crecimiento del número de aeronaves que utilicen la segunda pista no puede ser mayor a un 5% anual, debido a la ampliación de los conos de ruido y el desplazamiento de las curvas.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá cumplir con las obras de mitigación que sea necesario implementar en las edificaciones y viviendas como resultado de los monitoreos, las cuales estarán sujetas al cumplimiento de los plazos que para ese efecto establezca este Ministerio.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá presentar el Manual de Procedimientos Para el Abatimiento de Ruido debidamente compilado.

PARAGRAFO.- La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá realizar las gestiones necesarias tendientes a garantizar la existencia de los recursos necesarios para ejecutar las medidas de mitigación del ruido, en los términos y condiciones establecidos en el presente artículo”

Análisis del cumplimiento

Esta obligación modificó el artículo sexto de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, por lo cual será en la mencionada obligación que se hace el respectivo análisis sobre su cumplimiento

Artículo Sexto. Modificar el artículo décimo de la Resolución 534 del 16 de junio de 1.998 el cual quedará de la siguiente manera:

La Unidad Administrativa Especial De La Aeronáutica Civil deberá garantizar un abatimiento de ruido mínimo de 65 dB (Ldn) en el interior de cada una de las edificaciones y viviendas objeto de insonorización, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva.

La Unidad Administrativa Especial De La Aeronáutica Civil debe realizar en un término de seis (6) meses contados a partir de la fecha de ejecutoria de la presente providencia, un estudio técnico que permita establecer las implicaciones de las vibraciones ocasionadas por la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, en las viviendas de la zona de influencia directa de dicho terminal aeroportuario, que tenga en cuenta como mínimo los siguientes parámetros:

Temporal NO

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 745 DEL 5 DE AGOSTO DE 1998

Obligación	Carácter	Cumple
- Tipo y características de la vivienda (Altura, cimentación, estructura, muros de cerramiento, cubiertas y materiales de construcción, etc.) - Distancias a la fuente emisora y las cargas a que son sometidas por efecto de los desplazamientos de aire producidos en la operación de aeronaves.		

Análisis del cumplimiento

Sobre esta obligación en primer lugar es importante tener en cuenta que el artículo décimo de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, fue excluido mediante Acta 562 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 31 de diciembre de 2022 en la cual se indicó:

“(...)

Resolución 534 del 16 de junio de 1998:

- **Artículo Décimo:** Relacionado con realizar un estudio técnico que permita establecer las implicaciones de las vibraciones ocasionadas por la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, en las viviendas de la zona de influencia directa de dicho terminal aeroportuario. Se excluye el presente requerimiento de futuros seguimientos ambientales, teniendo en cuenta el tiempo transcurrido y las condiciones del proyecto que han variado con el tiempo y la modificación de la licencia ambiental autorizada por la ANLA mediante las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y 0301 del 1 de febrero de 2022, así como la autorización del inicio de la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado bajo las condiciones de fase II, a través de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022 . (...) *Cursiva y subrayad fuera del texto original.*

Con lo anterior, es claro que, al ser excluida la obligación contenida en el artículo décimo de la Resolución 745 del 5 de agosto de 1998, la obligación objeto de la presente evaluación sí mantiene la vigencia. De esta manera, es preciso indicar lo siguiente respecto a la temática de abatimiento de ruido mínimo de 65 dB (Ldn) en el interior de cada una de las edificaciones y viviendas objeto de insonorización e implicaciones de las vibraciones ocasionadas por la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, en las viviendas de la zona de influencia directa:

- Abatimiento de ruido mínimo de 65 dB (Ldn) en el interior de cada una de las edificaciones y viviendas objeto de insonorización:

Respecto a este tema es necesario tener en cuenta que, las condiciones del proyecto han variado con el tiempo y la modificación de la Licencia Ambiental autorizada por la ANLA mediante las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y 0301 del 1 de febrero de 2022, así como la autorización del inicio de la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado bajo las condiciones de fase II, a través de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 y en la cual fueron establecidas una serie de medidas adicionales cuyo objeto es su contribución a la mitigación del impacto por ruido aeronáutico dentro del área de influencia definida para el medio abiótico (curva de ruido de 65dBA) a través del numeral 1 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021; entre estas medidas adicionales se cuenta con la establecida mediante el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, la cual se compone de “ Cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo” y cuyo seguimiento a su estado de cumplimiento se halla en la obligación antes mencionada, así como en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo.

- Implicaciones de las vibraciones ocasionadas por la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, en las viviendas de la zona de influencia directa:

En línea con lo anterior, con motivo de la modificación de la Licencia Ambiental autorizada por la ANLA mediante las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y 301 del 1 de febrero de 2022, el PMA y PSM del proyecto fueron actualizados definiendo de esta manera para la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-01

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 745 DEL 5 DE AGOSTO DE 1998

Obligación	Carácter	Cumple		
<p><i>Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido la siguiente obligación asociada a la temática de vibraciones:</i></p> <p>Medidas de Control</p> <p>“(...)</p> <p>Submedida 11. <i>Presentar un complemento del estudio de vibraciones de conformidad a la Resolución 1728 de 2021 – ANLA en el sentido de las siguientes actividades como metodología: (i) caracterización y cuantificación de predios y su estructura en la localidad de Fontibón y el municipio de Funza, (ii) incluir el método de monitoreo de vibraciones estructurales con identificación de vulnerabilidad, (iii) ejecución de monitoreo en el área determina de la localidad de Fontibón y el Municipio de Funza y. (iv) análisis y conclusiones de resultados.</i></p> <p>(...)”</p> <p><i>Igualmente, la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, en su artículo décimo segundo establece la siguiente obligación:</i></p> <p>“(...)</p> <p>ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. <i>La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá cumplir con las obligaciones que a continuación se indican, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo y presentar los registros documentales en el término que establezca cada obligación:</i></p> <p><i>1. Previo al inicio de la etapa operativa, ampliar el área de cobertura de los monitoreos de vibraciones en el sentido de:</i></p> <p><i>1.1. Incluir la totalidad de predios ubicados dentro del área de influencia de la localidad de Fontibón y del Municipio de Funza.</i></p> <p><i>1.2. Identificar y caracterizar las estructuras en dicha área que presenten características constructivas atípicas o que no correspondan a un método estándar de construcción normalizado.</i></p> <p><i>1.3. Incluir dentro del esquema de monitoreo de vibraciones todas aquellas tipologías de construcción que se identifiquen en el AI del proyecto enfatizando en aquellas que presenten un alto grado de vulnerabilidad, incluyendo aquellas denominadas por la sociedad como informales o que no cumplen un código específico de construcción.</i></p> <p><i>1.4. Complementar los estudios de vibraciones en condiciones de operación del aeródromo normalizados o bajo condiciones críticas de operaciones.</i></p> <p>(...)”</p> <p><i>Sobre esta obligación, se debe tener en cuenta que la misma fue verificada en seguimiento general realizado al expediente LAM0209 en el año 2025, registrado en Concepto Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025 acogido por Acta 509 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 12 de agosto de 2025 en el cual se encuentran las consideraciones pertinentes.</i></p>				

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 745 DEL 5 DE AGOSTO DE 1998		
Obligación	Carácter	Cumple
<i>Como conclusión general de esta obligación se considera su incumplimiento para la temática relacionada con aspectos de abatimiento de ruido como fue mencionado anteriormente</i>		

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	Carácter	Cumple
ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. <i>La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá cumplir con las obligaciones que a continuación se indican, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo y presentar los registros documentales en el término que establezca cada obligación:</i>		
<i>2. Gestionar ante las autoridades de planeación del territorio, la actualización de las políticas de uso del suelo, de tal forma que en el corto o mediano plazo se logre consolidar un modelo de uso del suelo en el área de influencia del aeropuerto con usos del suelo que sean totalmente compatibles con la actividad aeroportuaria que allí se realiza. Presentar los registros documentales en los informes de cumplimiento ambiental.</i>	Permanente	NO

Análisis de Cumplimiento

En lo referente a esta obligación para el presente periodo de seguimiento, se tiene producto de la verificación realizada a los ICA 19 (primer semestre de 2024), ICA 20 (segundo semestre de 2024) e ICA 21 (primer semestre de 2025), lo siguiente:

ICA 19

En este ICA mediante el formato ICA 3a allí incluido, la AEROCIVIL indica lo siguiente:

(...)

Esta actividad se encuentra ligada con el cronograma aprobado por ANLA dentro de la resolución 801 de 2022, en donde los soportes de este ítem se entregarán de acuerdo a lo establecido dentro del Artículo segundo, numeral 1 de esta resolución.

Con referencia al radicado ANLA No. 20246200216872 del 28 de febrero de 2024, se presentó la Respuesta Parcial No. 1 al Acta No. 888 del 2023 emitido por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) en relación al Aeropuerto Internacional El Dorado. En este documento se incluye la respuesta correspondiente al presente requerimiento.

(...)"

Sobre el reporte anterior, en primer lugar la AEROCIVIL debe tener en cuenta que si bien el plan de acción aprobado por esta Autoridad Nacional a través del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, es una medida adicional que tiene como objetivo la formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo a través de cronogramas que comprenden actividades específicas con plazos definidos, siendo una de éstas la "Solicitud de Información a Entidades Oficiales" cuya descripción realizada por la AEROCIVIL mediante el radicado ANLA 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, corresponde a "solicitar información correspondiente a: (i) Inventarios prediales y condiciones estructurales – Catastro Distrital, (ii) Instituciones educativas y Bibliotecas, - Secretaría Distrital de Educación, (iii) Centros geriátricos – Secretaría de Integración Social, (iv) Hospitales y centros de salud - Secretaría Distrital de Salud y (v) Equipamiento social, caracterización y reglamentación del uso de suelo – Secretaría Distrital de Planeación." y la cual se vincula en alguna parte de su estructura con la obligación aquí evaluada, cada una de éstas debe atenderse de manera independiente, toda vez que, la presente obligación cuenta con elementos cuyo enfoque es específico en requerir esfuerzos por parte de la AEROCIVIL ante las autoridades encargadas del ordenamiento territorial en búsqueda de lograr concertar un modelo de uso del suelo en el área de influencia del aeropuerto con usos del suelo que sean totalmente compatibles con la actividad aeroportuaria, por lo tanto la información que se presente en el marco de esta obligación debe demostrar de manera estricta lo aquí solicitado.

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021

Obligación	Carácter	Cumple		
<p><i>Por otro lado, en lo que corresponde al reporte frente al suministro de información mediante comunicación fechada el 2 de febrero de 2024, como ya fue referido en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo, este corresponde a comunicación mediante la cual la AEROCIVIL brindó respuesta a los requerimientos definidos por esta Autoridad a través del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023, en la cual no se generaron requerimientos derivados de la presente obligación o cuyo fundamento jurídico estuviese asociado a la misma, por lo tanto, si bien la actuación administrativa mencionada contiene requerimientos que se relacionan con el plan de acción, esta fue evaluada de manera particular teniendo en cuenta los requerimientos allí establecidos, los cuales no se asocian a la presente obligación, por lo tanto, la información consignada por la AEROCIVIL en el radicado del 28 de febrero de 2024, en primer lugar fue evaluada por esta Autoridad en seguimiento realizado al expediente LAM0209 en el año 2024 acogido por Acta 550 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 4 de agosto de 2024 (seguimiento general) y Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 (seguimiento específico al componente atmosférico) y por otro lado no da alcance al suministro de información respecto al cumplimiento de esta obligación o avances sobre la misma.</i></p> <p>ICA 20</p> <p><i>En este ICA mediante el formato ICA 3a allí incluido, la AEROCIVIL indica lo siguiente:</i></p> <p><i>“(...)</i></p> <p><i>Esta actividad se encuentra ligada con el cronograma aprobado por ANLA dentro de la resolución 801 de 2022, en donde los soportes de este ítem se entregarán de acuerdo a lo establecido dentro del Artículo segundo, numeral 1 de esta resolución.</i></p> <p><i>Con referencia al radicado ANLA No. 20246200216872 del 28 de febrero de 2024, se presentó la Respuesta Parcial No. 1 al Acta No. 888 del 2023 emitido por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) en relación al Aeropuerto Internacional El Dorado. En este documento se incluye la respuesta correspondiente al presente requerimiento.</i></p> <p><i>Para el periodo de reporte se identificaron las áreas de mayor densidad y ubicación de edificaciones sensibles en el área de 65 dB. Dentro del análisis se tuvieron en cuenta las bibliotecas, colegios, geriátricos, jardines infantiles y red adscrita de salud</i></p> <p><i>La aplicación del formato de viviendas y edificaciones se priorizará en un primer momento, sobre estas edificaciones encontradas. El consolidado de edificaciones se encuentra adjunto en el Anexo 15. Plan de acción-Edificaciones sensibles.</i></p> <p><i>“(...)”</i></p> <p><i>Sobre el reporte anterior, es evidente que la AEROCIVIL reitera sobre la información presentada en el radicado 20246200216872 del 28 de febrero de 2024, aspecto sobre el cual ya fue realizada la consideración en el anterior ítem relacionado con la información presentada mediante el ICA 19.</i></p> <p><i>Ahora, respecto a lo indicado por la AEROCIVIL sobre la presentación de información acerca de áreas sensibles dentro del contorno de la curva de 65dB, si bien es un ejercicio del cual da cuenta en atención a lo requerido en el plan de acción específicamente para el cronograma denominado “Plan de acción (inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido)” son soportes e información que no dan cuenta de las gestiones adelantadas por la AEROCIVIL con las autoridades a cargo del ordenamiento territorial con el objetivo de consolidar un uso de suelo compatible con las actividades del Aeropuerto Internacional El Dorado y de esta manera buscar dirimir los conflictos de uso de suelo existentes, por lo tanto es información que no da alcance al cumplimiento de esta obligación.</i></p> <p><i>En línea con lo anterior, es preciso indicar que mediante comunicaciones con radicados ANLA 20246200894602 y 20246200896042 del 8 de agosto de 2024, la AEROCIVIL convocó a la ANLA a participar</i></p>				

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021

Obligación	Carácter	Cumple
<p><i>en espacio de gestión intersectorial en el marco del cumplimiento a la formulación de restricciones de uso de suelo por la actividad aeroportuaria, según lo mencionado por la AEROCIVIL con el fin de conocer las consideraciones de las diferentes entidades frente al manejo y tratamiento de usos de suelo debido a la compatibilidad con la actividad aeroportuaria. Esta acción es desarrollada en razón a que el asentamiento urbanístico y residencial alrededor del aeropuerto o en zonas próximas al mismo, presenta una incompatibilidad con la actividad aeroportuaria, generando consecuencias en la limitación del desarrollo aeroportuario y a su vez, en la aviación civil colombiana. Sobre esto, si bien la ANLA participó del espacio, es necesario que la AEROCIVIL en atención a esta obligación presente soportes documentales que registren este tipo de gestiones y que a través de un análisis sobre su desarrollo se den a conocer las conclusiones, compromisos y demás que haya generado este tipo de espacios, pues estos no pueden quedarse en el simple hecho de realizarlos sino que debe demostrarse el seguimiento a los compromisos y plazos pactados en estos y el logro de su objetivo, así como la valoración de su eficiencia y resultados, aspectos que por lo menos para este caso particular la AEROCIVIL a través del ICA 20 no documentó.</i></p> <p>ICA 21</p> <p><i>Para efectos de este ICA la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a, razón por la cual producto de la Verificación Preliminar del ICA 21 realizada por esta Autoridad, mediante comunicación con radicado ANLA 20254700958741 del 10 de noviembre de 2025, fue notificada la AEROCIVIL sobre el resultado NO CONFORME, entre otros aspectos debido a la no inclusión de este formato. Consecuencia de esto, no se halla información respecto a la atención de esta obligación por parte de la AEROCIVIL durante el primer semestre de 2025.</i></p> <p><i>Así las cosas, con la descripción anterior y dado que, no hay evidencia aportada por la AEROCIVIL de haber atendido esta obligación de carácter permanente durante el periodo del presente seguimiento, se considera su incumplimiento y se genera el respectivo requerimiento.</i></p>		
<p><i>9. Realizar un inventario de viviendas y edificaciones sensibles (servicios de salud, educación, culturales, recreativos y de atención a población vulnerable) que permita establecer claramente las condiciones previas (línea base) a la implementación de las medidas de control de ruido en el receptor que harán parte del Plan de Acción para mitigar el ruido de la operación aérea.</i></p> <p><i>9.2. El inventario de viviendas y edificaciones sensibles (servicios de salud, educación, culturales, recreativos y de atención a población vulnerable), debe presentarse durante la Fase II autorizada en esta modificación y hace parte de los prerrequisitos para dar inicio a la Fase III.</i></p> <p><i>9.3. La metodología para el desarrollo del Inventario de viviendas e instituciones existentes en el AI debe incluir las acciones de información y concertación con las comunidades teniendo en cuenta que las reuniones comunitarias deben dirigirse a grupos pequeños de modo que sea posible atender asertivamente todas las inquietudes que se presenten y se cuente con población cuyas viviendas presenten características relativamente homogéneas.</i></p> <p><i>9.5. En cuanto al inventario de viviendas y edificaciones sensibles, se debe tener en cuenta lo siguiente:</i></p> <p><i>9.5.1. El inventario de viviendas y edificaciones sensibles con su respectiva caracterización, hace parte de las medidas de mitigación de ruido en el receptor que defina la Aerocivil en su Plan de Acción, porque es la base para identificar cómo se correlacionan las características físicas de las</i></p>	Temporal	NO

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021

Obligación	Carácter	Cumple
<p>viviendas y edificaciones sensibles, los usos que dan sus ocupantes y sus características socioeconómicas con la aplicabilidad específica de la medida para cada caso; pues de una adecuada definición del modo en que se implementarán las medidas del Plan de Acción para cada caso, depende en su mayor parte el éxito de la mitigación.</p> <p>9.5.2. Contar con un consentimiento o rechazo escrito de los representantes de viviendas y demás edificaciones objeto de medidas de mitigación de ruido en el receptor, para lo cual será necesario desarrollar una fase previa al inventario, correspondiente al proceso de información y participación de la comunidad y sus líderes. Se deberá garantizar el suministro de información sobre El Plan de Acción con lo que se plantea en general para las viviendas y edificaciones sensibles, la importancia y necesidad de recopilar información fidedigna, el cronograma de todo el Plan, la metodología de implementación de la medida, las características del consentimiento informado y la proyección de efectividad de la medida respecto al escenario inicial.</p> <p>9.5.3. Todos los encuentros comunitarios deben contar con actas de reunión firmadas por la comunidad impactada por el proyecto que participe de las reuniones previas a la ejecución del inventario de viviendas y edificaciones sensibles.</p> <p>9.5.4. Indistintamente del uso del suelo donde se encuentren las viviendas, todas las casas de habitación deben ser incluidas en las medidas de control de ruido en el receptor que harán parte del Plan de Acción, esto en armonía con la Constitución y los principios de la legislación ambiental colombiana, según los cuales, todo ciudadano colombiano tiene derecho a gozar de un ambiente sano.</p> <p>9.5.5. No se debe condicionar las medidas de mitigación únicamente a las personas que cumplan los requisitos de Planeación Distrital y los Planes de Desarrollo y de Ordenamiento vigentes, es decir, para aquellas personas que se encuentren “en una situación de legalidad” en cuanto a sus construcciones. Lo anterior teniendo en cuenta que las medidas de protección ambiental tienen un carácter general y en ningún momento pueden condicionarse a una situación de legalidad.</p> <p>9.5.6. La información recopilada deberá ser ingresada en una base de datos que permita revisiones mediante el uso de filtros y cruces de información. Se debe garantizar el acceso permanente de la ANLA a esta base de datos y a partir de ella, se elaborarán informes de avance a incluir como anexos de los Informes de Cumplimiento ambiental a presentar durante la ejecución del inventario y se debe presentar un informe final consolidado por unidad territorial menor.</p>		
Análisis de Cumplimiento		
<p>Ver consideraciones de incumplimiento en numeral 4 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y acápite de “Otras Consideraciones” - “Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad” del presente acto administrativo</p>		

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

RESOLUCIÓN 801 DEL 22 DE ABRIL DE 2022

Obligación	Carácter	Cumple
<p>ARTÍCULO SEGUNDO. Imponer a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, titular de la Licencia Ambiental otorgada a través de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, para el proyecto “EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO” localizado en la ciudad de Bogotá, el cual limita con las localidades de Fontibón, Engativá y la zona rural del municipio de Funza, las siguientes medidas adicionales, de conformidad con las razones expuestas en el presente acto administrativo:</p>		

1. Dar cumplimiento al siguiente cronograma de actividades:

Cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo

Actividad	Temporalidad
Aplicación de las medidas establecidas en actos administrativos vigentes que son descritas en la tabla 2 del presente acto administrativo	Permanente en el tiempo durante la operación del proyecto
Aplicación de medidas de manejo en los horarios objeto de modificación (Cuota de Ruido QC, Resolución 1599/2020 reconversión de flota aérea)	

Plan de acción (inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido)	2022		2023		2024	
	1s	2s	1s	2s	1s	2s
Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa.						
Solicitud de información Entidades Oficiales						
Caracterización acústica de emisión de ruido						
Tratamiento de datos, acústicos, prediales y socioeconómicos						
Análisis y yuxtaposición cartográfica, acústica y social.						
Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad						
Responsabilidades adjudicadas a las autoridades aeronáuticas indicadas por la OACI.						
Instrumentos de planeación y gestión del uso de suelo						
Desarrollo de instrumentos de mitigación. (fuente - medio de propagación y receptor - insonorización)						
Estudios de procedimientos operacionales						
Aplicación del Formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica						
Socialización de resultados						
Inicio de implementación del plan de acción						

Temporal

NO

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

RESOLUCIÓN 801 DEL 22 DE ABRIL DE 2022

Obligación										Carácter	Cumple	
Diseño y construcción de barreras	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029				
	1s	2s	1s	2s	1s	2s	1s	2s	1s	2s	1s	2s
Alistamiento de información acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS												
Justificación y gestión de recursos públicos (vigencia futura)												
Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de los estudios de factibilidad y diseño de barrera acústica												
Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de interventoría												
Ejecución de los estudios de factibilidad y diseño e interventoría												
Proceso de liquidación y socialización de estudios.												
Entrega de resultados Autoridad Nacional de Licencias Ambientales y pronunciamiento.												
Apropiación y gestión de recursos para ejecución de la obra (vigencia futura)												
Proceso de estructuración estudio de mercado, publicación y adjudicación de obra para barrera acústica.												
Inicio de ejecución de obra para la barrera acústica.												

Análisis del cumplimiento

En lo que refiere a esta obligación es preciso tener en cuenta que a partir del año 2023 esta Autoridad ha realizado seguimiento al cumplimiento de cada una de las actividades que comprenden los cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo aquí establecido, según la temporalidad del seguimiento y la aplicabilidad de cada una de éstas, así:

• **Seguimiento Año 2023 - Periodo 10 de junio de 2022 al 6 de septiembre de 2023**

En seguimiento ambiental general realizado al expediente LAM0209 registrado en Concepto Técnico 8622 del 6 de diciembre de 2023 acogido por Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 y que tuvo por objeto la revisión de los ICA 15 (1 de enero al 30 de junio de 2022) e ICA 16 (1 de julio al 31 de diciembre de 2022) fue abordada la verificación del cumplimiento de aquellas acciones del cronograma cuyo plazo de ejecución debió darse durante el primer y segundo semestre de 2022 y el primer semestre de 2023, correspondiendo a las siguientes

Plan de Acción – Inventario de Viviendas y Cumplimiento a la Norma de Ruido.

- Formación de línea base por la implementación de Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa
- Solicitud de información entidades oficiales

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

RESOLUCIÓN 801 DEL 22 DE ABRIL DE 2022

Obligación	Carácter	Cumple
<ul style="list-style-type: none"> - Caracterización acústica de emisión de ruido - Tratamiento de datos acústicos, prediales y socioeconómicos - Análisis y yuxtaposición cartográfica, acústica y social - Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad - Responsabilidades adjudicadas a las autoridades aeronáuticas indicadas por la OACI - Instrumentos de planeación y gestión de uso de suelo <p>Plan de Acción – Diseño y Construcción de Barreras</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alistamiento de información acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS - Justificación y gestión de recursos públicos (vigencia futura) <p>Como resultado de la verificación de estas acciones fue establecido el requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 y reiterado a través el numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seguimiento Año 2024 - Período de Seguimiento Ambiental Específico al Componente Atmosférico 11 de junio de 2022 al 17 de abril de 2024 <p>Para el año 2024 esta Autoridad realizó seguimiento específico al componente atmosférico, el cual fue registrado en Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024 acogido por el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, es así que, dado el periodo del seguimiento específico para esta ocasión el cual tuvo en cuenta la verificación de los ICA 15 (1 de enero al 30 de junio de 2022), ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023) se efectuó la verificación de las siguientes acciones incorporadas en los cronogramas asociados al plan de acción, con plazo de cumplimiento en el <u>segundo semestre del año 2023 y primer semestre del año 2024</u>, no sin antes aclarar que, el ICA 15 fue incluido teniendo en cuenta que para el seguimiento ambiental realizado al proyecto en el año 2023 acogido por Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023, no incluyó el seguimiento al componente atmosférico y en cuanto al ICA 16 (1 de julio al 31 de diciembre de 2022) este fue abordado en seguimiento específico realizado en el año 2023 a la temática de PQRSD acogido por Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 en el cual se realizó verificación al componente atmosférico únicamente a partir de del ICA 16:</p> <p>Plan de Acción – Inventario de Viviendas y Cumplimiento a la Norma de Ruido</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo de instrumentos de mitigación. (fuente - medio de propagación y receptor - insonorización) - Estudios de procedimientos operacionales - Aplicación del Formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica - Socialización de resultados <p>Plan de Acción – Diseño y Construcción de Barreras</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de los estudios de factibilidad y diseño de barrera acústica - Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de interventoría - Ejecución de los estudios de factibilidad y diseño e interventoría <p>Consecuencia del seguimiento realizado al cumplimiento de las actividades antes listadas, se generaron los requerimientos contenidos en el numeral 7 del artículo primero y literales a, m y n del numeral 1 del artículo segundo del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seguimiento Año 2025 – Período 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025 (Presente Seguimiento Ambiental) 		

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 801 DEL 22 DE ABRIL DE 2022

Obligación	Carácter	Cumple
<p><i>En línea con lo anterior, para el presente periodo de seguimiento específico se aborda la verificación del cumplimiento de las siguientes actividades contenidas en el cronograma del plan de acción Inventario de Viviendas y Cumplimiento a la Norma de Ruido cuyo plazo de ejecución se definió para el <u>segundo semestre del año 2024</u>, siendo la última actividad formulada y para el caso del cronograma asociado al Diseño y Construcción de Barreras, se hace la verificación del cumplimiento de aquellas acciones cuyo plazo de implementación corresponde al <u>segundo semestre de 2024 y primer semestre de 2025</u>, incluyendo la verificación de los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024), ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) e ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025) :</i></p> <p>Plan de Acción – Inventario de Viviendas y Cumplimiento a la Norma de Ruido</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inicio de implementación del plan de acción <p>Plan de Acción – Diseño y Construcción de Barreras</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proceso de liquidación y socialización de estudios <p><i>De esta manera, el análisis y consideraciones resultantes de la verificación de las acciones cuyo seguimiento aplica para el presente periodo de seguimiento ambiental específico, se describen de manera detallada en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo.</i></p> <p><i>Por otra parte, teniendo en cuenta lo descrito de manera detallada en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo, respecto a la actividad denominada “Solicitud de información Entidades Oficiales” que hace parte del cronograma Inventario de Viviendas y Cumplimiento a la Norma de Ruido y dada la identificación en el presente periodo de seguimiento ambiental específico sobre la ausencia de soportes documentales que demuestren la consulta realizada por parte de la AEROCIVIL ante entidades oficiales distritales del sector salud, educación e integración social acerca de la existencia de infraestructura social relacionada con hospitales, centros de salud, instituciones educativas, bibliotecas y centros geriátricos, tal como lo exige la actividad incluida en el plan de acción, se genera el respectivo requerimiento.</i></p> <p><i>Igualmente, tal como se describe en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo respecto a las acciones “Alistamiento de información acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS” y “Justificación y gestión de recursos públicos (vigencia futura)” que hacen parte del cronograma Diseño y Construcción de Barreras respecto de las cuales si bien se identificó que la AEROCIVIL presentó avances de información sobre su desarrollo, también se identificaron vacíos de información técnica para el primer caso y desactualización de estado actual de la actividad para el segundo caso, lo que motiva la generación de los requerimientos pertinentes.</i></p>		
<p><i>2. Presentar trimestralmente los soportes documentales de los avances de cada una de las actividades planteadas en el cronograma y metodologías para el desarrollo del plan de acción que garantice el cumplimiento de la norma de ruido para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia (incluye avances en el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia y el plan de cumplimiento de norma de ruido), información que también deberá ser socializada a las comunidades y autoridades del área de influencia, de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso.</i></p>	Temporal	NO
<p align="center">Análisis del cumplimiento</p> <p><i>En lo que corresponde a esta obligación y teniendo en cuenta que el presente seguimiento es específico respecto al plan de acción cuyo objetivo es verificar de manera integral el avance al cumplimiento de sus cronogramas “inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido” y “Diseño y construcción de barreras” establecidos en el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, dado que para el caso del primero el plazo de la totalidad de sus actividades ya finalizó el 31 de diciembre de 2024, a continuación se relaciona la trazabilidad del seguimiento realizado por parte de esta Autoridad a los</i></p>		

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 801 DEL 22 DE ABRIL DE 2022

Obligación	Carácter	Cumple		
<p><i>cronogramas en los años 2023, 2024 y el corte del presente seguimiento que corresponde al 11 de noviembre de 2025. De esta manera para efecto de las consideraciones a efectuar sobre el cumplimiento de esta obligación, en primer lugar se incluye un recuento del seguimiento realizado a la presentación con frecuencia trimestral a esta Autoridad de soportes documentales sobre la implementación de las acciones incluidas en los cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo que refiere el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, posteriormente se hace relación de la verificación adelantada a cada una de las actividades del plan de acción de acuerdo a su temporalidad de cumplimiento:</i></p> <p><i>Presentación con frecuencia trimestral de soportes documentales de los avances de cada una de las actividades planteadas en el cronograma y metodologías para el desarrollo del plan de acción que garantice el cumplimiento de la norma de ruido para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia</i></p> <p><i>La Resolución 801 del 22 de abril de 2022 estableció en esta obligación la presentación trimestral los soportes documentales de los avances de cada una de las actividades contempladas en los cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo (Plan de Acción). Dado que la Fase II operativa inició el 1 de julio de 2022, el primer trimestre concluyó el 30 de septiembre de ese mismo año; por lo tanto, el primer informe trimestral exigible correspondía a septiembre de 2022. Desde entonces, los informes debieron presentarse de manera sucesiva y continua con cortes en los meses de septiembre, diciembre, marzo y junio, lo que significa que entre el 1 de julio de 2022 y el 11 de noviembre de 2025, esta última siendo la fecha de corte para el periodo del presente seguimiento específico, la AEROCIVIL debió presentar doce (12) informes trimestrales de avance, sin embargo, ninguno de estos informes obra en el expediente LAM0209.</i></p> <p><i>Con base en los plazos establecidos en el Plan de Acción para cada una de las actividades, los informes trimestrales tienen como objetivo reflejar el avance o culminación de las actividades programadas para la temporalidad definida, de esta manera a continuación se relaciona la información que debió contener cada uno de los informes:</i></p> <p><i>Así, el informe de <u>julio - septiembre de 2022</u> debió contener los primeros avances en la formación de la línea base y diagnóstico acústico de la Fase II operativa, la solicitud de información a entidades oficiales y el inicio de la caracterización acústica de emisión de ruido; respecto al cronograma de diseño y construcción de barreras, debió presentar avances frente al alistamiento de información acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS. En lo que refiere al informe de <u>octubre - diciembre de 2022</u>, la AEROCIVIL, debió presentar la culminación de actividades programadas para el segundo semestre de 2022.</i></p> <p><i>Para el primer semestre de 2023, el informe de <u>enero – marzo de 2023</u> debió mostrar avances en la caracterización acústica, el tratamiento de datos prediales, acústicos y socioeconómicos, el análisis y yuxtaposición cartográfica-acústica-social, la definición de áreas acústicas de alta sensibilidad, la identificación de responsabilidades aeronáuticas según la OACI, y el desarrollo de instrumentos de mitigación y estudios de procedimientos operacionales; respecto al diseño y construcción de barreras, este informe trimestral debió incluir el desarrollo de la actividad relacionada con la justificación y gestión de recursos públicos (vigencia futura) . Posteriormente, el informe de <u>abril - junio de 2023</u>, correspondiente a la culminación de actividades del primer semestre de 2023, por lo tanto, debió consolidar el cierre de todas estas actividades, que estaban completamente sombreadas en el cronograma para ese periodo, excepto las actividades “Desarrollo de instrumentos de mitigación. (fuente - medio de propagación y receptor - insonorización)” y “Estudios de procedimientos operacionales” cuyo cierre se planteó para el tercer trimestre (julio – septiembre) del año 2023.</i></p> <p><i>Durante el segundo semestre de 2023, el informe de <u>julio – septiembre de 2023</u> debió presentar el cierre de las actividades relacionadas con el desarrollo de los instrumentos de mitigación y estudios de procedimientos operacionales; así como los avances en la aplicación del Formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica. En lo que corresponde al diseño y construcción de barreras, este informe debió</i></p>				

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 801 DEL 22 DE ABRIL DE 2022

Obligación	Carácter	Cumple		
<p><i>reportar el avance de las actividades correspondientes al proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de los estudios de factibilidad y diseño de barrera acústica, proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de interventoría y ejecución de los estudios de factibilidad y diseño e interventoría.</i></p> <p><i>El informe de <u>octubre - diciembre de 2023</u> debió incluir el avance de la aplicación del formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica; frente al diseño y construcción de barreras, este informe debió incluir avance de desarrollo de las actividades proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de los estudios de factibilidad y diseño de barrera acústica y proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de interventoría. Sin embargo, el único informe remitido por la AEROCIVIL, para ese trimestre fue el identificado bajo el radicado ANLA 20236201071302 del 29 de diciembre de 2023, este constituyó un reporte parcial, y en el mismo se exponía que su entrega se realizaba en atención a los requerimientos formulados por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales respecto al desarrollo del denominado Plan de Acción. En el documento, la AEROCIVIL señala que el propósito del envío es permitir el análisis y valoración de cumplimiento del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022. No obstante, aclara que el alcance del informe se limita exclusivamente a tres puntos del cronograma, el cumplimiento general de las actividades, la solicitud de información a entidades oficiales y la caracterización acústica de la emisión de ruido. La AEROCIVIL manifiesta que la información consolidada representa un avance frente a las exigencias del licenciamiento ambiental y que estos elementos constituyen insumos técnicos que deberán ser considerados en la evaluación del Plan de Acción, una vez se desarrollen plenamente las actividades restantes dentro de las competencias técnicas de la entidad.</i></p> <p><i>El primer semestre de 2024 exigía que el informe de <u>enero – marzo de 2024</u>, evidenciara avances en la aplicación del formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica, mientras que el cronograma de diseño y construcción de barreras requería el reporte trimestral sobre el avance de las acciones proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de los estudios de factibilidad y diseño de barrera acústica y proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de interventoría.</i></p> <p><i>El informe de <u>abril - junio de 2024</u> debió reportar el cierre de la aplicación del formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica y el desarrollo de la actividad socialización de resultados; en lo referente al diseño y construcción de barreras acústicas este informe debió incluir el cierre de las acciones proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de los estudios de factibilidad y diseño de barrera acústica y proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de interventoría.</i></p> <p><i>Para el segundo semestre de 2024, el informe de <u>julio – septiembre de 2024</u> debía presentar avances en las actividades de implementación del plan de acción. Para el caso del diseño y construcción de barreras, este informe debió contener el registro de avances sobre la actividad Ejecución de los estudios de factibilidad y diseño e interventoría. En lo que corresponde al informe <u>octubre – diciembre de 2024</u>, este debió reportar el estado de avance o de culminación de la actividad implementación del plan de acción. Para el cronograma del diseño y construcción de barreras acústicas, este informe debió contener avances sobre la actividad Ejecución de los estudios de factibilidad y diseño e interventoría.</i></p> <p><i>En lo que refiere al primer semestre de 2025, es necesario tener en cuenta los plazos de cumplimiento establecidos para las actividades involucradas en el cronograma Inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido finalizaron el 31 de diciembre de 2024, por lo cual en adelante el reporte trimestral aplica únicamente para las actividades incluidas en el cronograma Diseño y construcción de barreras.</i></p> <p><i>Así las cosas, para el informe <u>enero - marzo de 2025</u> AEROCIVIL debió reportar avances sobre la implementación de las actividades Ejecución de los estudios de factibilidad y diseño e interventoría y Proceso de liquidación y socialización de estudios. En lo que ocupa el informe <u>abril – junio de 2025</u>, este debió incluir</i></p>				

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

RESOLUCIÓN 801 DEL 22 DE ABRIL DE 2022

Obligación	Carácter	Cumple
<p>el cierre y/o culminación del desarrollo de las actividades Ejecución de los estudios de factibilidad y diseño e interventoría y Proceso de liquidación y socialización de estudios.</p>		
<p>Adicionalmente, teniendo en cuenta el corte documental del presente seguimiento específico, siendo el 11 de noviembre de 2025, en lo que corresponde al segundo semestre de la misma anualidad aplica la presentación por parte de la AEROCIVIL del informe trimestral <u>julio – septiembre de 2025</u>, para el cual aplica la presentación de información relacionada con la Entrega de Resultados a esta Autoridad, sin embargo, es de entender que es una actividad puntual en su ejecución debido a que la entrega de resultados debe realizarse completa y no de manera parcial, por lo cual al ser una actividad que está contemplada para dar su cumplimiento durante el segundo semestre de 2025, al no contar con radicados por parte de la AEROCIVIL dentro del corte documental de presente seguimiento que den cuenta de la entrega de los resultados aquí solicitados, se tiene en cuenta que el plazo aún está vigente hasta el 31 de diciembre de 2025. Así las cosas, la verificación e l cumplimiento de esta actividad deberá ser efectuada en seguimiento a realizar al expediente LAM0209 en el año 2026.</p>		
<p>Ahora, dado que la AEROCIVIL no radicó ante la ANLA los informes trimestrales de manera independiente como lo establece la obligación, sí debió reportarlos dentro de los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA). En consecuencia, el ICA 16 (segundo semestre de 2022), correspondiente al periodo julio–diciembre de 2022, debió contener como mínimo los informes trimestrales <u>de julio – septiembre de 2022</u> y <u>octubre - diciembre de 2022</u>. Sin embargo, en el ICA 16 no existe evidencia de la presentación de estos informes, ni como anexos ni como reportes integrados.</p>		
<p>En cuanto al ICA 17 (primer semestre de 2023), tampoco se encontró evidencia de la presentación de los informes trimestrales <u>enero – marzo de 2023</u> ni <u>abril – junio de 2023</u>. Para el ICA 18 (segundo semestre de 2023), no se hallaron soportes documentales que dieran cuenta del reporte de informes trimestrales para los periodos <u>julio – septiembre de 2023</u> ni del periodo <u>octubre – diciembre de 2023</u>.</p>		
<p>Con relación al ICA 19 (primer semestre de 2024), su descripción y anexos no incluyen los soportes documentales que den cuenta de la presentación de los informes trimestrales <u>enero – marzo de 2024</u> y <u>abril – junio de 2024</u>. Así mismo frente al ICA 20 (segundo semestre de 2024), este no contiene los informes trimestrales julio – septiembre de 2024 ni octubre – diciembre de 2024, periodo para el cual se cumplieron la totalidad de plazos definidos para las actividades relacionadas con el plan de acción – cronograma “Inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido”.</p>		
<p>Ahora, en lo que respecta al ICA 21 (primer semestre de 2025), el documento no contiene información ni soportes documentales que den cuenta de la presentación de informes trimestrales para los periodos <u>enero – marzo de 2025</u> y <u>abril - junio de 2025</u>, esto para las actividades que comprenden el cronograma “Diseño y Construcción de Barreras”</p>		
<p>Con base en esta trazabilidad, y considerando que el cronograma oficial determinaba de manera precisa cuáles actividades debían iniciar, avanzar y culminar en cada semestre, resulta claro que la AEROCIVIL omitió sistemáticamente la obligación de presentar los informes trimestrales que permitieran verificar la secuencia de ejecución del Plan de Acción, afectando la capacidad de esta Autoridad para constatar el cumplimiento de las medidas programadas y, con ello, el adecuado tratamiento de los conflictos de uso del suelo asociados al ruido aeronáutico en el área de influencia del proyecto.</p>		
<p>Dado que la AEROCIVIL no presentó los informes trimestrales ni de manera consolidada ni como entregas independientes, y considerando además que la información remitida a lo largo de los distintos periodos ha sido fragmentada y desarticulada, se hace necesario estructurar el análisis a partir de cada actividad del Plan de Acción y que es el objeto del presente seguimiento específico, tomando como referencia el cronograma aprobado y los plazos definidos para su cumplimiento. En ese sentido, en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo se desarrolla un análisis exhaustivo y detallado de cada una de las actividades planteadas en los Cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo que comprenden:</p>		

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

RESOLUCIÓN 801 DEL 22 DE ABRIL DE 2022

Obligación	Carácter	Cumple
<ul style="list-style-type: none"> - Aplicación de las medidas establecidas en actos administrativos vigentes que son descritas en la tabla 2 del presente acto administrativo (actividades de permanente cumplimiento) - Aplicación de medidas de manejo en los horarios objeto de modificación (Cuota de Ruido QC, Resolución 1599/2020 reconversión de flota aérea) (actividades de permanente cumplimiento) - Inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido (contiene actividades secuenciales de cumplimiento en plazos) - Diseño y Construcción de Barreras (contiene actividades secuenciales de cumplimiento en plazos) 		
<p>Verificación al cumplimiento de actividades cuyos plazos de cumplimiento culminaron durante el segundo semestre de 2024 y primer semestre de 2025.</p> <p>Con relación a las actividades de los Cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo definidas en el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022, cuyo cumplimiento de plazos de cumplimiento finalizó durante <u>el segundo semestre del año 2024 y primer y segundo semestre del año 2025</u>, se tiene que las mismas corresponden a las relacionadas en las tablas de las páginas 71 y 72 del Concepto Técnico 11204 del 10 de diciembre de 2025 señaladas en los recuadros color rojo, además de aquellas de permanente cumplimiento durante la operación de proyecto.</p> <p>Respecto a las actividades antes señaladas, se remite a ver el detalle de sus consideraciones de incumplimiento en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo específicamente los títulos para las actividades de cumplimiento permanente; para la actividad incluida en el cronograma “Inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido” y para las actividades relacionadas con el cronograma “Diseño y Construcción de Barreras”.</p> <p>De acuerdo con las consideraciones y análisis planteados sobre las actividades antes señaladas en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo, se determina el incumplimiento de esta obligación y se genera el requerimiento correspondiente.</p>		

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024

Obligación	Carácter	Cumple
<p>ARTICULO PRIMERO: Reiterar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, titular de la Licencia Ambiental otorgada a través de la 1330 del 7 de noviembre de 1995, el cumplimiento de las obligaciones que se indican a continuación, en los términos y condiciones en que fueron establecidos en los actos administrativos a los que se hace referencia en el presente artículo:</p>		
<p>4. Realizar un inventario de viviendas y edificaciones sensibles (servicios de salud, educación, culturales, recreativos y de atención a población vulnerable) que permita establecer claramente las condiciones previas (línea base) a la implementación de las medidas de control de ruido en el receptor que harán parte del Plan de Acción para mitigar el ruido de la operación aérea:</p> <p>a. El inventario de viviendas y edificaciones sensibles (servicios de salud, educación, culturales, recreativos y de atención a población vulnerable), debe presentarse durante la Fase II autorizada en esta modificación y hace parte de los prerrequisitos para dar inicio a la Fase III.</p> <p>b. La metodología para el desarrollo del Inventario de viviendas e instituciones existentes en el AI debe incluir las acciones de información y concertación con las comunidades teniendo en cuenta que las reuniones comunitarias deben dirigirse a grupos pequeños</p>	Temporal	NO

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024

Obligación	Carácter	Cumple
<p><i>de modo que sea posible atender asertivamente todas las inquietudes que se presenten y se cuente con población cuyas viviendas presenten características relativamente homogéneas.</i></p> <p><i>c. En cuanto al inventario de viviendas y edificaciones sensibles, se debe tener en cuenta lo siguiente:</i></p> <p><i>i. El inventario de viviendas y edificaciones sensibles con su respectiva caracterización, hace parte de las medidas de mitigación de ruido en el receptor que defina la Aerocivil en su Plan de Acción, porque es la base para identificar cómo se correlacionan las características físicas de las viviendas y edificaciones sensibles, los usos que dan sus ocupantes y sus características socioeconómicas con la aplicabilidad específica de la medida para cada caso; pues de una adecuada definición del modo en que se implementarán las medidas del Plan de Acción para cada caso, depende en su mayor parte el éxito de la mitigación.</i></p> <p><i>ii. Contar con un consentimiento o rechazo escrito de los representantes de viviendas y demás edificaciones objeto de medidas de mitigación de ruido en el receptor, para lo cual será necesario desarrollar una fase previa al inventario, correspondiente al proceso de información y participación de la comunidad y sus líderes. Se deberá garantizar el suministro de información sobre El Plan de Acción con lo que se plantea en general para las viviendas y edificaciones sensibles, la importancia y necesidad de recopilar información fidedigna, el cronograma de todo el Plan, la metodología de implementación de la medida, las características del consentimiento informado y la proyección de efectividad de la medida respecto al escenario inicial.</i></p> <p><i>iii. Todos los encuentros comunitarios deben contar con actas de reunión firmadas por la comunidad impactada por el proyecto que participe de las reuniones previas a la ejecución del inventario de viviendas y edificaciones sensibles.</i></p> <p><i>iv. Indistintamente del uso del suelo donde se encuentren las viviendas, todas las casas de habitación deben ser incluidas en las medidas de control de ruido en el receptor que harán parte del Plan de Acción, esto en armonía con la Constitución y los principios de la legislación ambiental colombiana, según los cuales, todo ciudadano colombiano tiene derecho a gozar de un ambiente sano.</i></p> <p><i>v. No se debe condicionar las medidas de mitigación únicamente a las personas que cumplan los requisitos de Planeación Distrital y los Planes de Desarrollo y de Ordenamiento vigentes, es decir, para aquellas personas que se encuentren “en una situación de legalidad” en cuanto a sus construcciones. Lo anterior teniendo en cuenta que las medidas de protección ambiental tienen un carácter general y en ningún momento pueden condicionarse a una situación de legalidad.</i></p> <p><i>vi. La información recopilada deberá ser ingresada en una base de datos que permita revisiones mediante el uso de filtros y cruces de información. Se debe garantizar el acceso permanente de la ANLA a esta base de datos y a partir de ella, se elaborarán informes de avance a incluir como anexos de los Informes de Cumplimiento ambiental a presentar durante la ejecución del inventario y se debe presentar un informe final consolidado por unidad territorial menor.</i></p> <p><i>Lo anterior en cumplimiento de los subnumerales 9.2, 9.3, 9.5 (subnumerales 9.5.1, 9.5.2, 9.5.3, 9.5.4, 9.5.5 y 9.5.6) del numeral 9 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.</i></p>		

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024

Obligación	Carácter	Cumple
Análisis del cumplimiento		
<p><i>En lo que corresponde a la verificación de la información propia de esta obligación, para el presente seguimiento específico aplica la contenida en los ICA 19 (primer semestre de 2024), ICA 20 (segundo semestre de 2024) y 21 (primer semestre de 2025), así como demás documentos que se encuentren dentro del corte documental definido siendo el 11 de noviembre de 2025. El análisis de verificación de la misma se realiza en el acápite de “Otras consideraciones”, en su título “Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad” del presente acto administrativo, concluyendo su incumplimiento y por ende la reiteración del requerimiento.</i></p>		
<p><i>7. Presentar los soportes documentales de los avances trimestrales de las siguientes actividades planteadas en los cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo correspondientes al <u>segundo semestre de 2023 y primer semestre de 2024</u>, para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia (incluye avances en el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia, plan de cumplimiento de norma de ruido y diseño y construcción de barreras), información que también deberá ser socializada a las comunidades y autoridades del área de influencia, de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso.</i></p> <p><i>Lo anterior, en cumplimiento del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022.</i></p>	Temporal	NO
Análisis del cumplimiento		
<p><i>Con relación a este requerimiento el cual hace referencia a las siguientes acciones cuyo plazo de cumplimiento se determinó para el <u>segundo semestre del año 2023 y primer semestre del año 2024</u> que comprenden los cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo establecidos a la AEROCIVIL mediante el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 21 de abril de 2022, así:</i></p> <p>Plan de acción - Inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Desarrollo de instrumentos de mitigación. (fuente - medio de propagación y receptor - insonorización)</i> - <i>Estudios de procedimientos operacionales</i> - <i>Aplicación del Formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica</i> - <i>Socialización de resultados</i> <p>Plan de acción - Diseño y construcción de barreras.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de los estudios de factibilidad y diseño de barrera acústica</i> - <i>Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de interventoría</i> <p><i>(Ver tablas de las páginas 76 y 77 del Concepto Técnico 11204 del 10 de diciembre de 2025).</i></p> <p><i>Sobre las actividades antes listadas y señaladas, en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo, se realiza para cada una la trazabilidad temporal respecto a su atención y ejecución por parte del titular de la licencia ambiental y el debido análisis producto de la verificación de información documental aportada por la AEROCIVIL para el presente periodo de seguimiento ambiental específico entre la que se tienen los radicados ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025 y 20256201374622 del 6 de noviembre de 2025, comunicaciones a través de las cuales la Entidad presentó respuestas parciales a los requerimientos establecidos en el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, así como los ICA 20 (segundo semestre de 2024) e ICA 21 (primer semestre de 2025), no obstante, no se cuenta con soportes documentales que demuestren la implementación de estas actividades en los plazos estimados en los cronogramas como se detalla en los numerales ya mencionados, bajo el entendido de que estos planes obedecen a la propuesta realizada por la AEROCIVIL en el marco de la información presentada a esta Autoridad mediante los radicados ANLA 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022 y 2022059658-1-000 del 30 de marzo de 2022 en cumplimiento</i></p>		

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024

Obligación	Carácter	Cumple
<p>de los pre requisitos definidos en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022 para avanzar en la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado de fase I a fase II, los cuales fueron aprobados por esta Autoridad mediante el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022.</p> <p>Por otra parte respecto a esta obligación, es importante aclarar que para el seguimiento específico realizado al componente atmosférico en el año 2024 con registro en Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024 acogido por Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, como parte de los argumentos de su reiteración se incluyó la no evidencia de soportes documentales que dieran cuenta de la implementación o ejecución de la actividad “Ejecución de los estudios de factibilidad y diseño e interventoría” que hace parte del cronograma Diseño y construcción de barreras, no obstante, bajo la presunción de error por parte de esta Autoridad se aclara que la misma es una acción con definición de plazo para su cumplimiento durante el segundo semestre de 2024 y primer semestre de 2025, por lo tanto, no aplicaba incluirla como argumento para reiterar el requerimiento objeto de la presente verificación, pues las actividades que aplicaron para sostener la reiteración del requerimiento corresponden a las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de los estudios de factibilidad y diseño de barrera acústica - Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de interventoría <p>Sin embargo, al ser un requerimiento que se planteó citando de manera explícita el periodo de tiempo otorgado para el cumplimiento de las actividades, siendo este el <u>segundo semestre de 2023 y primer semestre de 2024</u>, y que no se relacionaron las actividades de manera explícita, esta Autoridad considera la pertinencia de mantener el requerimiento toda vez que la claridad aquí realizada no modifica de manera sustancial lo requerido, pues las actividades antes mencionadas sí se definieron para ejecutarse durante el periodo objeto del requerimiento aquí analizado.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, expresamente en lo relacionado con los argumentos producto de la verificación documental realizada a las actividades antes citadas con plazo de ejecución el segundo semestre de 2023 y primer semestre de 2024, se considera su incumplimiento lo cual se traduce en la reiteración del mismo para el presente periodo de seguimiento ambiental específico al plan de acción.</p>		
<p>44. Presentar los soportes documentales (<u>primer y segundo semestre de 2022 y primer semestre de 2023</u>) de los avances trimestrales de cada una de las actividades planteadas en el cronograma y metodologías para el desarrollo del plan de acción que garantice el cumplimiento de la norma de ruido para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia (incluye avances en el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia y el plan de cumplimiento de norma de ruido), información que también deberá ser socializada a las comunidades y autoridades del área de influencia, de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso.</p> <p>Lo anterior, en cumplimiento del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 y requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023.</p>	Temporal	NO
Reiteraciones		
<ul style="list-style-type: none"> - Requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 		
Análisis del cumplimiento		
<p>Con relación a este requerimiento el cual hace referencia a las siguientes acciones cuyo plazo de cumplimiento se determinó para el <u>primer y segundo semestre de 2022 y primer semestre de 2023</u> que comprenden los cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo establecidos a la AEROCIVIL mediante el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 21 de abril de 2022, así:</p>		

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024

Obligación	Carácter	Cumple
<p>Plan de acción - Inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido</p> <ul style="list-style-type: none"> - Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa. - Solicitud de información Entidades Oficiales - Caracterización acústica de emisión de ruido - Tratamiento de datos, acústicos, prediales y socioeconómicos - Análisis y yuxtaposición cartográfica, acústica y social. - Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad - Responsabilidades adjudicadas a las autoridades aeronáuticas indicadas por la OACI - Instrumentos de planeación y gestión del uso de suelo <p>Plan de acción - Diseño y construcción de barreras</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alistamiento de información acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS - Justificación y gestión de recursos públicos (vigencia futura) <p>(Ver tablas de las páginas 79 y 80 del Concepto Técnico 11204 del 10 de diciembre de 2025).</p> <p>De acuerdo con lo anterior, se tiene frente a las acciones antes listadas y señaladas que las consideraciones y argumentos detallados sobre su incumplimiento se encuentran en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente seguimiento ambiental.</p> <p>ARTICULO SEGUNDO. Requerir a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, para que presente en el término de tres (3) meses contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, las evidencias documentales del cumplimiento o ejecución de las siguientes obligaciones ambientales:</p>		
<p>1. Presentar los soportes documentales que permitan evidenciar el cumplimiento de las siguientes medidas de la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y control de Ruido. Lo anterior de conformidad con lo establecido en el numeral 1 del artículo noveno de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 y el parágrafo del artículo sexto de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021:</p> <p>a. Actividades descritas dentro del Plan de Acción para el tratamiento de los conflictos de uso del suelo existentes en área de influencia para los periodos de los ICA 15, 17 y 18, en cumplimiento de lo definido en la medida de manejo 1.</p> <p>b. Informar las acciones a implementar para garantizar el cumplimiento de las cuotas de ruido de carácter ambiental LAeq, hora – 55 dBA ± 2 dBA en los horarios establecidos, evaluable en estaciones con categoría de uso de suelo residencial para los periodos de los ICA 15, 17 y 18, en cumplimiento de lo definido en la medida de manejo 3.</p> <p>c. Entregar los listados de asistencia y firma a la capacitación al total de operadores aéreos, nuevo operador que ingrese a prestar sus servicios, personal al mando de aeronaves, personal ATC y personal en tierra, sobre las directrices y obligaciones de emplear el Sistema de restricción por Cuota de Ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado correspondiente a los periodos de los ICA 15, 17 y 18, en cumplimiento de lo definido en la medida de manejo 4.</p> <p>d. Soportes de cómo se aplicó el concepto de abatimiento de ruido en las trayectorias de vuelo determinadas en el AIP-SKBO para los periodos de los ICA 17 y 18, en cumplimiento de lo definido en la medida de manejo 6.</p>	Temporal	NO

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024

Obligación	Carácter	Cumple
<p><i>e. Informes trimestrales del avance de la implementación de los procedimientos PBN (Performance Based Navigation) / RNAV (Random Navigation) y sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido para los periodos de los ICA 17 y 18, en cumplimiento de lo definido en la medida de manejo 9.</i></p> <p><i>f. Gestiones y/o avances del proceso de sancionatorio desarrollado en el marco de aplicación al protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internación El Dorado, para los periodos de los ICA 17 y 18, en cumplimiento de lo definido en la medida de manejo 10.</i></p> <p><i>g. Informes trimestrales de los resultados de la implementación del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea acogido mediante Resolución 1599 del 26 de agosto de 2020 de la Aeronáutica Civil, para los periodos de los ICA 17 y 18, en cumplimiento de lo definido en la medida de manejo 11.</i></p> <p><i>h. Informe semestral respecto a las acciones tomadas frente a los incumplimientos a los niveles de ruido en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, para los periodos de los ICA 17 y 18, en cumplimiento de lo definido en la medida 12.</i></p> <p><i>i. Informe semestral de las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia relacionados con el componente ruido, para los periodos de los ICA 15, 17 y 18, en cumplimiento de lo definido en la medida de manejo 13.</i></p> <p><i>j. Realización de capacitaciones anuales por parte de todos los operadores aéreos a los pilotos en el uso de mejores técnicas de aproximación y despegue, demostrando documentalmente la suficiencia para poner en práctica las técnicas impartidas, para los periodos de los ICA 15, 17 y 18, en cumplimiento de lo definido en la medida de manejo 14.</i></p> <p><i>k. Informe semestral de los usuarios a los cuales se les dieron a conocer las obligaciones en cuanto a requerimientos acústicos de construcción y las áreas de restricción por ruido, en el marco de la solicitud de conceptos de altura de competencia de la UAEAC, para los periodos de los ICA 17 y 18, en cumplimiento de lo definido en la medida de manejo 15.</i></p> <p><i>l. Ajustar el indicador de cumplimiento que incluya las 3 actividades del primer semestre de 2022 según el cronograma del Plan de Acción para el tratamiento de los conflictos de uso del suelo, para el periodo de evaluación del ICA 15, en cumplimiento a la medida de manejo 1.</i></p> <p><i>m. Presentar el indicador de cumplimiento que esté basado en la información real de las 8 actividades del primer semestre de 2023 según el cronograma del Plan de Acción para el tratamiento de los conflictos de uso del suelo, para el periodo de evaluación del ICA 17, en cumplimiento a la medida de manejo 1.</i></p> <p><i>n. Presentar el indicador de cumplimiento que esté basado en la información real de las 8 actividades del segundo semestre de 2023 según el cronograma del Plan de Acción para el tratamiento de los conflictos de uso del suelo, para el periodo de evaluación del ICA 18, en cumplimiento a la medida de manejo 1.</i></p>		
Análisis del cumplimiento		

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024

Obligación	Carácter	Cumple		
<p><i>Para el periodo evaluado en el presente seguimiento ambiental específico, es preciso señalar que, respecto de esta obligación, únicamente se analizan los literales a, m y n, por ser aquellos directamente relacionados con las actividades contempladas en el Plan de Acción.</i></p> <p><i>Es importante precisar que, al revisar los formatos ICA 3a anexos a los Informes ICA 19 (primer semestre de 2024) e ICA 20 (segundo semestre de 2024), no se encontró ningún registro que permitiera verificar la atención o respuesta al requerimiento. Asimismo, se evidenció que los radicados con los cuales fue presentado el ICA 21 (primer semestre de 2025) no incluyen el formato ICA 3a como anexo.</i></p> <p><i>En relación con lo anterior, esta Autoridad, como resultado de la Verificación Preliminar del ICA 21 (VPI), notificó a la AEROCIVIL mediante la comunicación con radicado 20254700958741 del 10 de noviembre de 2025, informando que dicho informe fue calificado como NO CONFORME, entre otros aspectos, debido a la ausencia del formato ICA 3A.</i></p> <p><i>Sobre lo anterior, para mayor claridad respecto a lo que requiere cada literal, se hacen las siguientes precisiones</i></p> <p>Literal a: <i>Requiere información de las actividades del plan de acción establecidas en el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022, comprendidas en los siguientes ICA:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>ICA 15 (primer semestre de 2022)</u> y que refieren las siguientes: <p>Cronograma Plan de acción - Inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa (avances)</i> <ul style="list-style-type: none"> - <u>ICA 17 (primer semestre de 2023)</u> y que refieren las siguientes: <p>Cronograma Plan de acción - Inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Caracterización acústica de emisión de ruido</i> - <i>Tratamiento de datos, acústicos, prediales y socioeconómicos</i> - <i>Análisis y yuxtaposición cartográfica, acústica y social.</i> - <i>Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad</i> - <i>Responsabilidades adjudicadas a las autoridades aeronáuticas indicadas por la OACI.</i> - <i>Instrumentos de planeación y gestión del uso de suelo</i> - <i>Desarrollo de instrumentos de mitigación. (fuente - medio de propagación y receptor - insonorización) (avances)</i> - <i>Estudios de procedimientos operacionales (avances)</i> <ul style="list-style-type: none"> - <u>ICA 18 (segundo semestre de 2023)</u> y que refieren las siguientes: <p>Cronograma Plan de acción - Inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Desarrollo de instrumentos de mitigación. (fuente - medio de propagación y receptor - insonorización)</i> - <i>Estudios de procedimientos operacionales</i> - <i>Aplicación del Formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica (avances)</i> <p><i>En relación con lo anterior, es importante señalar que las consideraciones técnicas sobre las actividades previamente mencionadas se encuentran desarrolladas en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente</i></p>				

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024

Obligación	Carácter	Cumple
------------	----------	--------

acto administrativo, donde se examina de manera detallada el estado de avance de cada una de las actividades requeridas por este literal.

Ahora bien, dado que aún no se evidencia el cumplimiento de las actividades definidas en el Plan de Acción para el tratamiento de los conflictos de uso del suelo existentes en el área de influencia, correspondientes a los periodos de los ICA 15 (primer semestre de 2022), ICA 17 (primer semestre de 2023) e ICA 18 (segundo semestre de 2023), y en atención a lo establecido en la medida de manejo 1, se concluye que no se cumple con esta obligación, por lo cual se procede a realizar la respectiva reiteración.

Literal m:

Este literal requiere la presentación del indicador de cumplimiento con base en la información de las actividades ejecutadas durante el primer semestre de 2023 (ICA 17), incluidas en el **Plan de Acción - Inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido**, establecido en el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022. Dichas actividades corresponden a las siguientes:

Cronograma Plan de acción - Inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido

- Caracterización acústica de emisión de ruido
- Tratamiento de datos, acústicos, prediales y socioeconómicos
- Análisis y yuxtaposición cartográfica, acústica y social.
- Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad
- Responsabilidades adjudicadas a las autoridades aeronáuticas indicadas por la OACI.
- Instrumentos de planeación y gestión del uso de suelo
- Desarrollo de instrumentos de mitigación. (fuente - medio de propagación y receptor - insonorización) (avances)
- Estudios de procedimientos operacionales (avances)

Para la presente evaluación, es importante recordar que el indicador de cumplimiento solicitado corresponde al avance del Plan de Acción definido en la citada resolución. Su cálculo se fundamenta en la verificación de las actividades programadas para el periodo evaluado y de aquellas que, aun habiendo sido previstas en ICA anteriores, debían encontrarse finalizadas al momento del reporte.

Asimismo, al tratarse de un indicador de naturaleza acumulativa, su evaluación no solo contempla el avance correspondiente al periodo reportado, sino que también refleja el progreso consolidado del Plan de Acción en su conjunto. Esta característica se evidencia en la forma en que debe interpretarse el indicador, cuyos rangos permiten identificar el nivel de implementación alcanzado: un resultado entre 100 % y 81 % indica un desarrollo satisfactorio y completo, un valor entre 80 % y 61 % corresponde a un desarrollo en avance, mientras que un cumplimiento inferior al 60 % refleja únicamente el inicio de la implementación. Estos rangos facilitan determinar con claridad el grado de avance logrado y el estado de las obligaciones que permanecen acumuladas.

No obstante, para el caso del ICA 17 (primer semestre de 2023), la evaluación debía considerar específicamente las ocho (8) actividades programadas para dicho periodo. Es importante precisar que, dentro de estas, las dos últimas no requerían necesariamente su culminación en el semestre evaluado, sin embargo, sí debían contar con un avance verificable conforme a la programación establecida y conforme se analizó en el Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024, acogido mediante el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, estas actividades no fueron completadas en su totalidad, pese a que AEROCIVIL reportó un cumplimiento del 100 %. Adicionalmente, para la verificación del indicador no se aportaron los soportes requeridos, situación que impidió evidenciar el avance real alcanzado en el periodo.

Como resultado de dicha revisión, el Equipo de Seguimiento Ambiental para el expediente LAM0209 concluyó que el titular no justificó el cumplimiento de la medida de manejo No. 1, relativa a la formulación, ejecución y

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024

Obligación	Carácter	Cumple		
<p><i>seguimiento del Plan de Acción para el tratamiento de los conflictos de uso del suelo en el área de influencia, lo cual afectó directamente la evaluación correspondiente al ICA 17.</i></p> <p><i>En este nuevo ejercicio de seguimiento (2025), al examinar los formatos ICA 3a anexos a los Informes ICA 19 y 20, no se identificó ningún registro que permitiera verificar la atención o respuesta al requerimiento previamente formulado. Así mismo, se evidenció que los radicados correspondientes al ICA 21 no incluyen el Formato ICA 3a como anexo. En consecuencia, esta Autoridad, mediante comunicación radicada bajo el No. 20254700958741 del 10 de noviembre de 2025 y como resultado de la Verificación Preliminar del ICA 21 (VPI), informó a la AEROCIVIL que dicho informe fue calificado como NO CONFORME, entre otros aspectos, debido a la ausencia del Formato ICA 3a.</i></p> <p><i>En atención a la obligación de presentar el indicador de cumplimiento basado en la información real de las ocho (8) actividades correspondientes al primer semestre de 2023, según lo establecido en el cronograma del Plan de Acción y exigido para el periodo de evaluación del ICA 17 en cumplimiento de la medida de manejo No. 1, se concluye que el titular no aportó el indicador requerido ni la evidencia que permitiera verificar su cálculo conforme a la programación establecida.</i></p> <p><i>Tal como se detalla en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo las actividades que constituyen la base del indicador continúan sin ser finalizadas o debidamente soportadas, razón por la cual persiste la situación de incumplimiento respecto del literal m y, en consecuencia, se reitera el requerimiento.</i></p> <p>Literal n:</p> <p><i>Requiere la presentación del indicador de cumplimiento con base en la información de actividades del <u>segundo semestre de 2023 (ICA 18)</u> incluidas en el plan de acción establecido en el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022, las cuales corresponden a las siguientes:</i></p> <p>Cronograma Plan de acción - Inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Desarrollo de instrumentos de mitigación. (fuente - medio de propagación y receptor - insonorización)</i> - <i>Estudios de procedimientos operacionales</i> - <i>Aplicación del formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica (avances)</i> <p><i>En concordancia con lo señalado en el literal m, debe recordarse que el indicador solicitado es de naturaleza acumulativa, de manera que la evaluación del ICA 18 no solo debía reflejar el estado de las actividades propias del segundo semestre de 2023, sino también la consolidación del avance alcanzado hasta ese momento en el Plan de Acción. Sin embargo, al igual que en el caso anterior, el titular no presentó el indicador requerido ni aportó el Formato ICA 3a, documento indispensable para verificar la ejecución, avance o cierre de este literal.</i></p> <p><i>Esta ausencia de soportes imposibilita validar el indicador correspondiente al ICA 18 conforme a los criterios definidos en la medida de manejo No. 1.</i></p> <p><i>Tal como se detalla en el acápite de “Otras Consideraciones” del presente acto administrativo las actividades previstas para este periodo continúan sin ser finalizadas. En consecuencia, persiste la situación de incumplimiento del literal n y no es posible evidenciar el avance en la implementación del Plan de Acción para el tratamiento de los conflictos de uso del suelo durante el segundo semestre de 2023, por lo que se procede hacer la respectiva reiteración.</i></p> <p><i>En lo que respecta a los demás literales, se debe tener en cuenta que su verificación y análisis se abordó en seguimiento ambiental general realizado al expediente LAM0209 en el año 2025 registrado en Concepto</i></p>				

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024		
Obligación	Carácter	Cumple
Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025 acogido por Acta 509 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 12 de agosto de 2025, por lo tanto, no se considerarán en el presente seguimiento específico.		

OTRAS CONSIDERACIONES.

Plan de Acción – Resolución 801 del 22 de abril de 2022.

Teniendo en cuenta que el presente seguimiento ambiental es específico respecto al estado de cumplimiento por parte de la AEROCIVIL de las medidas adicionales impuestas mediante los numerales 1 y 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 que para el caso del numeral 1 comprende “Cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo” (actividades de permanente cumplimiento, inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido y diseño y construcción de barreras acústicas), a continuación esta Autoridad hace la verificación, análisis y consideraciones pertinentes de cada una de las acciones contempladas tanto en el cronograma denominado **“Plan de acción (inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido)** como en el cronogramada asociado al **“Diseño y construcción de barreras”** y la temporalidad establecida para éstas.

En ese sentido, si bien en seguimientos realizados en los años 2022 (Acta 5211 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 31 de agosto de 2022), 2023 (Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023) y 2024 (Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024) se ha incluido de manera integral la verificación al plan de acción, se identifica que, el 31 de diciembre de 2024 finalizaron los plazos establecidos para la implementación del cronograma **“Inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido”**, por lo cual esta Autoridad Nacional consideró la necesidad de analizar de manera independiente al seguimiento general realizado al expediente LAM0209 en la presente anualidad (acogido mediante Acta 509 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 12 de agosto de 2025) y específica al desarrollo y ejecución por parte de la AEROCIVIL de cada una de las actividades que incluyen estos cronogramas y de esta manera contar con una verificación holística de lo que comprende el plan de acción (en lo que aplica a los plazos ya finalizados según la fecha de corte documental del presente seguimiento ambiental), sus cumplimientos y aquellos aspectos de los cuales aún no hay evidencias sobre su ejecución bajo el entendido de que el plan de acción está conformado por actividades secuenciales que deben dar un resultado. Es así como, el presente seguimiento ambiental específico se centra en las obligaciones que se asocian al plan de acción establecido como ya fue mencionado a través de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022

De acuerdo con lo anterior, la verificación documental comprende el cumplimiento de las medidas 1 y 2 incluidas en la Ficha de manejo PMA-01 Manejo y control de ruido; la trazabilidad temporal de la información presentada por la AEROCIVIL y verificada por esta Autoridad Nacional a partir de la imposición de las obligaciones antes citadas, así como se incluye la verificación de los soportes documentales presentados por la AEROCIVIL en los Informes de Cumplimiento Ambiental – ICA 19 (primer semestre de 2024), ICA 20 (segundo semestre de 2020) e ICA 21 (primer semestre de 2025) y respuesta brindada por la AEROCIVIL al requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 y los numerales 4, 7 y 44 del artículo primero y literales a, m y n del numeral 1 del artículo segundo del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, lo anterior asociado al cumplimiento de los cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo o plan de acción.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

(Ver tablas de las páginas 86 a 88 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025).

Aplicación de las medidas establecidas en actos administrativos vigentes que son descritas en la tabla 2 del presente acto administrativo.

Frente a esta acción de permanente cumplimiento, es de aclarar que las medidas establecidas en los actos administrativos referidos corresponden a las establecidas en las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y 301 del 1 de febrero de 2022 y que comprenden medidas de manejo ambiental para prevenir, mitigar y corregir los impactos derivados de las actividades objeto de la modificación de la Licencia Ambiental otorgada para el proyecto. De acuerdo con lo anterior, las obligaciones definidas en los actos administrativos antes mencionados fueron abordadas en seguimiento general realizado al expediente LAM0209 en el año 2025 registrado en Concepto Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025 acogido por Acta 509 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 12 de agosto de 2025 en donde se presentan los análisis pertinentes producto de su verificación, cumplimientos y establecimiento de requerimientos, por lo tanto, su verificación no será incluida en el presente de seguimiento ambiental específico.

Aplicación de medidas de manejo en los horarios objeto de modificación (Cuota de Ruido QC, Resolución 1599/2020 reconversión de flota aérea).

Con relación a esta actividad de permanente cumplimiento, es de indicar que el cumplimiento de aspectos relacionados con la implementación de la medida restrictiva de cuota de ruido (QC) en los horarios definidos en la configuración operacional aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado determinada para fase II vigente actualmente, así como lo referido al cumplimiento de la medida de mitigación de ruido correspondiente a la reconversión de flota aérea definida por la AEROCIVIL a través de la Resolución 1599 del 26 de agosto de 2020 “Por la cual se adopta el Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los niveles de ruido en la Operación Aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento”-SKBO- de la ciudad de Bogotá, D. C.” al corresponder a medidas incluidas en la Ficha de manejo PMA-01 Manejo y control de calidad de ruido, estas fueron abordadas en seguimiento general realizado al expediente LAM0209 en el año 2025 registrado en Concepto Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025 acogido por Acta 509 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 12 de agosto de 2025 en donde se presentan los análisis pertinentes producto de su verificación, cumplimientos y establecimiento de requerimientos

Plan de acción (inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido).

Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa.

Esta acción fue descrita de la siguiente manera por la AEROCIVIL a través de la comunicación con radicado ANLA 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, mediante el cual presentó la información requerida por parte de esta Autoridad a través de las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y 301 del 1 de febrero de 2022, como pre-requisito para avanzar de fase I a fase II las condiciones de la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado, haciendo parte de ello la metodología para el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones existente en el área de influencia:

Formación de línea base por la implementación de la fase II operativa.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

“(…) Con el objetivo de realizar una valoración ambiental y aeronáutica de la operación del aeropuerto de 05:00 a 06:00 HL con la implementación de Cuota de Ruido (QC) para la franja horaria de 05:00 a 07:00 HL, se desarrolla de la siguiente manera: (i) monitoreo acústico de las temporadas operacionales “Winter” y “Summer” del aeropuerto, (ii) análisis y evaluación de datos para la generación de modelo acústico cartográfico e (iii) identificación de áreas y zonas acústicas de sensibilidad especial (…)”

En lo que refiere a esta actividad cuyo plazo de cumplimiento se definió para el primer y segundo semestre del año 2022, se hacen las siguientes consideraciones teniendo en cuenta que se incluye la trazabilidad temporal de la verificación realizada por parte de esta Autoridad al cumplimiento de esta acción:

Seguimiento Año 2022 – Periodo 27 de junio de 2021 al 10 de junio de 2022

Con relación a esta obligación la ANLA mediante concepto técnico No 05211 del 31 de agosto de 2022 acogido mediante acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 562 del 31 de agosto de 2022 indicó:

“(…) Respecto a esta obligación, es necesario tener en cuenta su no aplicabilidad para el presente período de seguimiento, dada la fecha de expedición del acto administrativo y su fecha ejecutoria que corresponde al 27 de abril de 2022, por lo cual se espera que en el ICA No 15 período enero a junio de 2022 la Aerocivil presente los soportes de cumplimiento que apliquen según lo establecido en los cronogramas (…)”

Seguimiento Año 2023 - Periodo 10 de junio de 2022 al 6 de septiembre de 2023.

En seguimiento ambiental general realizado al expediente LAM0209 registrado en Concepto Técnico 8622 del 6 de diciembre de 2023 acogido por Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023, respecto a esta acción se consideró lo siguiente de acuerdo con la verificación de los ICA 15 (primer semestre de 2022) y 16 (segundo semestre de 2022):

“(…) Sobre la información documental que permita conocer los avances sobre las actividades antes listadas, se observa anexo incluido en el ICA 16 denominado “4.4.8 Avance Plan de Acción” y ubicado en la ruta de anexos ICAS AÑO 2022/ICA 2022 II SEM EL DORADO/CAP 7 ANEXOS/4. Gestión Ambiental/4.4 Control de calidad del aire y ruido, registra los siguientes archivos pdf que se relacionarán en la siguiente tabla de acuerdo con lo que corresponda a cada una de las actividades del plan de acción aplicables para este seguimiento:

Plan de Acción - Inventario de Viviendas y Cumplimiento a la Norma de Ruido	
Actividades	Soportes Documentales presentados por la AEROCIVIL
<i>Formación de línea base por la implementación de Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa</i>	<i>No se hallan soportes documentales que evidencien el avance y cumplimiento de esta actividad dentro del plan de acción la cual estaba contemplada para ser ejecutada en el primer y segundo semestre del año 2022.</i>

(…)”

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Sobre lo anterior, es preciso tener en cuenta que el ICA 15 comprendió el primer semestre del año 2022, periodo en el cual dadas las condiciones de emergencia sanitaria por COVID-19, las restricciones ambientales para aeropuertos a nivel nacional no estaban aplicando y por ende las condiciones de operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado aún no se daban bajo condiciones de fase II como fue autorizado por la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, las cuales iniciaron su implementación a partir del 1 de julio de 2022 dado que las emergencia sanitaria declarada por el Gobierno Nacional finalizó el 30 de junio de 2022.

De acuerdo con lo anterior, se tiene que, en la revisión del ICA 16 se identificó un anexo denominado “4.4.8 Avance Plan de Acción”, ubicado en la ruta ICAS AÑO 2022/ICA 2022 II SEM EL DORADO/CAP 7 ANEXOS/4. Gestión Ambiental/4.4 Control de calidad del aire y ruido. Este anexo contiene varios documentos en formato PDF que, en principio, deberían corresponder a las actividades del Plan de Acción asociadas al inventario de viviendas y al cumplimiento de la norma de ruido.

Sin embargo, al contrastar los archivos disponibles con las obligaciones establecidas, se evidenció que no se presentaron soportes que demostraran avances en la actividad “Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa – Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa”. Si bien el cronograma del Plan de Acción contemplaba su ejecución durante el primer y segundo semestre de 2022 y constituía un insumo esencial para el desarrollo técnico del Plan de Acción, es importante precisar que el primer semestre de ese año aún se encontraba bajo condiciones operativas excepcionales asociadas a la pandemia, sin la aplicación plena de las restricciones ambientales de la Fase II.

No obstante, durante el segundo semestre de 2022, periodo en el cual la AEROCIVIL ya había implementado completamente la Configuración Operacional Fase II y existían las condiciones técnicas necesarias para iniciar la conformación de la línea base, AEROCIVIL debió haber presentado, al menos en el ICA 16, un avance verificable frente a esta actividad. Esto no ocurrió, pese a que dicho periodo sí reunía las condiciones requeridas para su desarrollo.

En consecuencia, pese a la existencia del anexo “Avance Plan de Acción”, la documentación presentada no permite sustentar que AEROCIVIL hubiera culminado esta fase del plan.

Consecuencia de lo anterior y teniendo en cuenta que el periodo atendido para el seguimiento ambiental general realizado al expediente LAM0209 comprendido del 10 de junio de 2022 al 6 de septiembre de 2023 con un corte documental definido el 31 de agosto de 2023 y la existencia de la siguiente obligación establecida en el numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022:

“ARTÍCULO SEGUNDO. *Imponer a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, titular de la Licencia Ambiental otorgada a través de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, para el proyecto “EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO” localizado en la ciudad de Bogotá, el cual limita con las localidades de Fontibón, Engativá y la zona rural del municipio de Funza, las siguientes medidas adicionales, de conformidad con las razones expuestas en el presente acto administrativo:*

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

2. Presentar trimestralmente los soportes documentales de los avances de cada una de las actividades planteadas en el cronograma y metodologías para el desarrollo del plan de acción que garantice el cumplimiento de la norma de ruido para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia (incluye avances en el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia y el plan de cumplimiento de norma de ruido), información que también deberá ser socializada a las comunidades y autoridades del área de influencia, de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso (...)

Al no contar con soportes documentales en el ICA 16 que permitieran dar cuenta de un avance general de la actividad “Formación de línea base por la implementación de Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa” ni documentos radicados que dirán cuenta de entregas trimestrales del avance la actividad se estableció el requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023:

“(…) **REQUERIMIENTO 3.** Presentar los soportes documentales (primer y segundo semestre de 2022 y primer semestre de 2023) de los avances trimestrales de cada una de las actividades planteadas en el cronograma y metodologías para el desarrollo del plan de acción que garantice el cumplimiento de la norma de ruido para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia (incluye avances en el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia y el plan de cumplimiento de norma de ruido), información que también deberá ser socializada a las comunidades y autoridades del área de influencia, de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso.

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 (...)

Seguimiento Año 2024 - Período de Seguimiento Ambiental Específico al Componente Atmosférico 11 de junio de 2022 al 17 de abril de 2024.

Para el año 2024 esta Autoridad Nacional realiza seguimiento específico al componente atmosférico, el cual se registra en Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024 acogido por el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, haciendo las siguientes consideraciones respecto al cumplimiento del plan de acción de acuerdo con la verificación de la información reportada por la AEROCIVIL en los ICA 15 (primer semestre de 2022), ICA 16 (segundo semestre de 2022), ICA 17 (primer semestre de 2023) e ICA 18 (segundo semestre de 2023):

“(…)El Equipo de Seguimiento Ambiental revisó en los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA) semestrales, correspondientes al ICA No.15 allegado mediante oficio con radicado ANLA 2023018947-1-000 del 31 de enero de 2023, ICA No. 16 radicado mediante oficio con número 20236200315532 del 6 de julio de 2023 e ICA No. 17 allegado mediante oficio con radicado ANLA 20236200667952 y 20236200669622 del 28 de septiembre de 2023 y 20236200759902 del 20 de octubre de 2023 las evidencias de cumplimiento de esta actividad dentro del periodo comprendido entre el 1 de enero de 2022 al 30 de junio de 2023 (primer y segundo semestre del año 2022 y primer semestre del año 2023) encontrando que por la definición incluida en el concepto técnico 1809 del 8 de abril de 2022 acogido mediante la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022 esta actividad se compone de 3 sub-actividades de las cuales se analizó su cumplimiento frente a las evidencias entregadas por la AEROCIVIL, así:

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

1. *Monitoreo Acústico de las temporadas operacionales “Winter” y “Summer”:* En la consulta documental se encontraron reportes de monitoreo de ruido ambiental mensuales con sus respectivos anexos desde enero de 2022 hasta junio de 2023 los cuales fueron llevados a cabo por el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA) del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento. AEROCIVIL informa a través de los respectivos informes de monitoreo ambiental que los monitoreos se llevaron a cabo con 25 estaciones entre el periodo de enero a junio de 2022 y entre el 01 julio de 2022 al 30 de junio de 2023 con 26 estaciones de monitoreo de ruido inteligente EMRI distribuidas dentro y fuera del área de influencia. Las mediciones se realizaron 24 horas durante los 365 días al año arrojando datos de niveles de ruido para las jornadas diurnas y nocturnas. La red de monitoreo cumple lo establecido por la normativa nacional e internacional tenida en cuenta para la evaluación de resultados: Resolución 0627 del 7 de abril del 2006 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y Normativa Internacional UNE ISO 1996: Acústica. Descripción, medición y evaluación del ruido ambiental. (...)

“(...)

Según lo descrito anteriormente la actividad número 1 describe los monitoreos de ruido ambiental que se realizaron 24 horas durante 365 días al año y que cubrieron al menos 1 año de funcionamiento del Aeropuerto EL Dorado en Fase Operativa II. (...)

Se confirmó la ejecución de esta actividad. La AEROCIVIL en ICA 15 presentó seis (6) informes mensuales de monitoreo realizados por el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA), con 25 estaciones activas operando 24 horas 7 días a la semana, bajo estándares nacionales (Resolución 0627 de 2006) e internacionales (UNE-ISO 1996). La información incluyó datos operacionales, registros fotográficos, certificaciones de equipos y demás anexos requeridos.

Durante la verificación documental, no se encontraron evidencias de monitoreo acústico dentro de los anexos específicos del plan de acción. No obstante, se constató que en la ruta ICA 16\CAP 7 ANEXOS\3. Reportes de Laboratorio\3.2 Ruido\3.2.1. Informes Ambientales sí reposan los informes mensuales de monitoreo correspondientes a los meses de julio a diciembre de 2022, los cuales coinciden con las condiciones técnicas descritas previamente en el análisis del ICA 15. Estos reportes constituyen la única evidencia directa del componente de monitoreo durante el periodo evaluado.

“(...)

2. *Análisis y evaluación de datos para la generación de modelo acústico cartográfico:* Para la evaluación de cumplimiento de esta actividad se consultó el informe “Modelo De Propagación De Ruido Del Aeropuerto Internacional El Dorado” para las operaciones del año 2022 incluido dentro del ICA 17 y anexo a la comunicación con radicado ANLA 20236200311932 del 5 de julio de 2023 observando en el apartado “4.4.1. Modelaciones en Aire “a”” y “4.4.2. Modelaciones en Aire “b” una descripción de los datos de entrada al modelo la cual es información relativa a:

- a. Dominio de estudio
- b. Modelo digital de elevación
- c. Configuración de malla
- d. Trayectorias de vuelo
- e. Perfiles de vuelo

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

- f. Promedio de operaciones aéreas
- g. Meteorología

En el numeral 4.6 ANEXOS ADJUNTO DEL INFORME se explican que en los anexos 1, 2 y 3 se presentan los datos originales utilizados como insumos para el análisis de la información base del modelo de propagación (...)

(...)

Para la actividad número 2 se demostró en la información incluida en el informe del modelo de propagación de ruido del Aeropuerto que se analizó información de entrada del año 2022 necesaria para desarrollar el mencionado modelo teniendo en cuenta las operaciones del ese año, lo cual cumple con lo solicitado en la medida. (...)

No se encontraron evidencias de procesamiento o análisis de los datos de monitoreo para este fin. El modelo de propagación consultado correspondía a operaciones del año 2021, temporalidad que no aplica para el cumplimiento de esta acción teniendo en cuenta que el cronograma definido en el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 estableció la temporalidad el cumplimiento de esta obligación durante para el año 2022, además es de tener en cuenta que estos ejercicios acústicos debían realizarse bajo la implementación de la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado bajo condiciones de fase II, la cual inició a partir del 1 de julio de 2022.

Ahora bien, en la verificación realizada al ICA 16 en seguimiento ambiental específico al componente atmosférico realizado en el año 2024, fue verificado el informe “Modelo de Propagación de Ruido del Aeropuerto Internacional El Dorado”, ubicado en ICA 16\CAP 7 ANEXOS\4. Gestión Ambiental\4.4 Control de calidad del aire y ruido\4.4.1. MDC y MPR\4.4.1.2. MPR. Aunque dicho documento describe los insumos utilizados para la modelación como el dominio de estudio, modelo digital de elevación, malla de cálculo, trayectorias, perfiles de vuelo, promedios de operación y condiciones meteorológicas, se verificó que toda la información corresponde al año 2021. Por lo tanto, no constituye evidencia válida para el cumplimiento de esta actividad, cuyo periodo objetivo era el año 2022, de acuerdo con el cronograma del Plan de Acción.

(...)

3. Identificación de áreas y zonas acústicas de sensibilidad especial: Este producto de manera lógica debe ser el resultado de la combinación monitoreo acústico dentro del área de influencia junto al modelo de propagación sonora y de esta manera se consultó los informes de monitoreo de ruido y de modelación anteriormente relacionados, encontrando que no se identificaron áreas y zonas acústicas de sensibilidad especial. (...)

(...)

Para la actividad No. 3 se pudo comprobar que no se realizó la respectiva identificación de estas áreas para lo cual se requería la combinación de información de uso del suelo, niveles de presión sonora medidos y evaluados desde el modelo de propagación con las operaciones aéreas del año 2022, por lo tanto, se constató que AEROCIVIL no cumplió con el objetivo de esta actividad No.3. (...)

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

La revisión documental de los ICA 15, 16, 17 y 18 no evidenció productos orientados a esta actividad. No se presentaron mapas temáticos, análisis espaciales ni integración entre operación aérea, monitoreo y uso del suelo.

“(…) De esta manera se concluye que de las tres actividades que componen la “Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa, la AEROCIVIL no aporta información ni soportes documentales asociados a la Identificación de áreas y zonas acústicas de sensibilidad especial. (…)”

Las actividades de análisis para el modelo acústico y la identificación de áreas sensibles no fueron justificadas, por lo que la etapa prevista para el primer semestre de 2022 se cumplió únicamente de manera parcial, entendiéndose sólo en lo correspondiente a la subactividad denominada “Monitoreo Acústico de las temporadas operacionales “Winter” y “Summer”

“(…) Por otra parte, en cuanto a la actividad “Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa” la AEROCIVIL presenta anexo al radicado 20236201071302 del 29 de diciembre de 2023, el documento “Informe de Diagnóstico Acústico – Implementación de la Fase II Operativa” (…)”

“(…)”

Dentro del archivo “Inf.PA.pdf” se encuentra el Informe de Diagnóstico Acústico – Implementación de La Fase II operativa” en el cual se diagnostican las variaciones de los niveles de ruido aeronáutico en los periodos 2019-II, 2022-I y 2022-II mediante datos medidos y modelados, teniendo en cuenta el inicio de la Fase II operativa dispuesta en la Resolución 801 de 2022 para la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado. Para el periodo de 2022-1 se realizó dos escenarios de modelación, el primero comprendió desde el 01 de enero al 16 de mayo de 2022 y el segundo desde el 01 de enero al 30 de junio de 2022. Esta separación se realizó teniendo en cuenta la flexibilización de las restricciones operacionales establecidas durante la emergencia sanitaria por COVID que abarcaron hasta el 17 de mayo de 2022, el segundo periodo de evaluación tuvo en cuenta hasta el 30 de junio, después del 16 de mayo de 2022 las restricciones operacionales establecidas en aquel momento aplicaron plenamente. Sin embargo, al comparar los resultados de los 2 escenarios planteados para el primer semestre de 2022 AEROCIVIL determinó que no existían diferencias significativas entre los 2 escenarios, por lo que adoptaron los resultados el periodo más extenso es decir el del 01 de enero al 30 de junio de 2022. De igual manera para el segundo periodo de evaluación (II semestre de 2022) no se tuvo en cuenta los últimos 3 días de operación dado la modificación de procedimientos PBN y en consecuencia conllevó modificaciones en las trayectorias aéreas que se practicaron durante la gran mayoría de días del 2022.

Esta información corresponde a la actividad “Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa” la cual debió cumplirse por completo el II semestre de 2022. Los archivos anexos del Diagnóstico Acústico se incluyen dentro de la carpeta “Anexos” la cual contiene los siguientes documentos:

“(…)”

De manera complementaria, AEROCIVIL remitió, mediante comunicación con radicado ANLA 20236201071302 del 29 de diciembre de 2023, el documento “Informe de Diagnóstico Acústico - Implementación de la Fase II operativa”, en el que se evaluaron los niveles de ruido de los periodos

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

2019-II, 2022-I y 2022-II mediante datos medidos y modelados. El diagnóstico incluye análisis de tendencias, comparaciones entre temporadas, modelaciones de isófonas y variaciones del contorno LDN 65 dB(A).

Como parte del cumplimiento parcial de esta obligación, la AEROCIVIL entregó el documento “Informe de Diagnóstico Acústico – Implementación de la Fase II Operativa”, acompañado de cinco anexos técnicos que incluyen:

- Anexo 1: Niveles de ruido base para los periodos 2019-II, 2022-I y 2022-II.
- Anexo 2: Ejecutables y salidas gráficas de los modelos utilizados.
- Anexo 3: Curvas de 65 dB LDN.
- Anexo 4: Niveles mensuales de contribución de ruido aeronáutico.
- Anexo 5: Áreas y población expuesta a rangos de ruido.

Tras su revisión, se observó que el informe consolida la valoración acústica de los periodos 2019-II, 2022-I y 2022-II, con base en información medida y en resultados de modelación. El documento estructura un análisis comparativo de los niveles sonoros asociados a la operación aeroportuaria, utilizando indicadores como LD, LN, LDN, Lmax, SEL, NAT y TALA, e incorporando escenarios que consideran tanto restricciones como variaciones operacionales derivadas del levantamiento progresivo de medidas especiales durante la emergencia sanitaria por COVID-19.

La evaluación técnica se soporta en modelaciones desarrolladas con herramientas de uso internacional, entre ellas AEDT y CadnaA, lo que aporta solidez metodológica al diagnóstico. Asimismo, se incluyen mapas de isófonas, curvas LDN 65 dB(A) en formato KMZ, estimaciones de área expuesta y proyecciones de población afectada, diferenciadas por localidad y por rangos de nivel sonoro, lo que facilita la comprensión espacial del impacto acústico. Los anexos que acompañan el informe complementan este ejercicio, al contener bases de datos, gráficos de propagación y salidas de modelación relevantes para el análisis.

Si bien el diagnóstico presenta una caracterización detallada del comportamiento del ruido aeronáutico, se identificó que el documento no desarrolla el componente relativo a la identificación de áreas y zonas acústicas de sensibilidad especial, tal como lo exige la actividad. Aunque se aportan estimaciones de exposición poblacional y representaciones cartográficas de la distribución del ruido, el informe no clasifica ni analiza los sectores del territorio que, por sus características ambientales o funcionales, requieren un tratamiento diferenciado, como equipamientos de salud, educación, vivienda o áreas protegidas, lo cual es indispensable para cerrar la etapa de formación de la línea base.

Finalmente, el informe constituye un insumo técnico válido respecto del diagnóstico acústico de la Fase II operativa, respaldado por mediciones, modelaciones con herramientas estandarizadas y análisis de población y área expuesta. No obstante, al no abordar la identificación de áreas de alta sensibilidad acústica, la actividad no alcanza a cumplirse en su totalidad. En consecuencia, para el periodo correspondiente al ICA 16, esta Autoridad consideró que AEROCIVIL desarrolló el componente diagnóstico, pero no completó la formación de la línea base, ya que omitió el análisis específico de sensibilidad acústica exigido dentro de la actividad.

Así mismo, en verificación de la respuesta brindada por la AEROCIVIL al requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023, en Concepto

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024 acogido por el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, se indicó:

“(…) La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20246200214242, 20246200216872 y 20246200270522 del 27 y 28 de febrero y 11 de marzo de 2024 respectivamente, presenta respuesta parcial a los requerimientos establecidos en el acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 888 del 6 de diciembre de 2023, indicando respecto a este requerimiento lo siguiente:

“(…)”

Respuesta: *A fin de dar cumplimiento a este requerimiento, la Aerocivil presenta el radicado No. 2023261030039526 del avance del Plan de Acción, del día 23 de diciembre de 2023. Ver Anexo “Req 3”.*

“(…)”

Sobre lo anterior, el radicado mencionado por la AEROCIVIL corresponde al generado por su propio sistema, correspondiendo al radicado ANLA 20236201071302 del 29 de diciembre de 2023, el cual en verificación de la información allí contenida respecto a este requerimiento indica:

“(…)”

la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil remite para su respectivo análisis y valoración de cumplimiento, el informe de avance en actividades del cronograma indicado previamente del Artículo Segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 en los siguientes numerales:

- 1. Dar cumplimiento al siguiente cronograma de actividades*
- 2. Solicitud de información Entidades Oficiales.*
- 3. Caracterización acústica de emisión de ruido*

*Es importante mencionar que con la consolidación de la información se ha logrado generar un avance a los requerimientos establecidos en el licenciamiento ambiental para el Aeropuerto Internacional El Dorado en el marco del expediente de licenciamiento **LAM0209**.*

Adicionalmente, el avance de estas actividades determina la constitución de los siguientes elementos de análisis a evaluar en el cronograma del Plan de Acción, toda vez que, los mismos sean desarrollados los elementos de actividades constituidas técnicamente y en el alcance de la Aerocivil.

Enlace: Radicación Plan de Acción - SKBO

En caso, de requerir ampliación de la información o socialización del procedimiento estaremos atentos para ser atendidas (…)”

En primer lugar, esta Autoridad Nacional verificó que la información aportada por la AEROCIVIL en respuesta al requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 correspondía exactamente al mismo documento que había sido evaluado en el

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

ICA 16. Esto obedece a que el requerimiento formulado por la Autoridad surgió precisamente de los vacíos identificados durante la revisión del Concepto Técnico 8622 del 6 de diciembre de 2023, ello, la AEROCIVIL remitió nuevamente el mismo archivo como soporte, en la medida en que consideraba que este documento constituía la evidencia aplicable tanto para atender el requerimiento como para sustentar la información reportada en ese ICA.

En esa revisión inicial se concluyó que el material presentado era suficiente únicamente para el diagnóstico acústico, pero no para completar la formación de la línea base. La línea base, en este caso, debía construirse a partir de tres componentes, que son los monitoreos acústicos, la modelación del ruido y la identificación de áreas y zonas acústicas de sensibilidad especial. Este último punto es clave, pues no se refiere a las áreas acústicas de alta sensibilidad del plan de acción, sino a un insumo técnico específico de la línea base que consiste en reconocer qué zonas del entorno, ya sea por su uso del suelo, presencia de poblaciones vulnerables o condiciones particulares, requieren una atención especial frente al ruido aeronáutico.

Dado que la AEROCIVIL únicamente entregó la información correspondiente al monitoreo y a la modelación, pero no identificó dichas áreas sensibles exigidas para cerrar la línea base, la Autoridad determinó que este componente permanecía incompleto. Por esta razón, se mantiene la conclusión de que la línea base no se considera finalizada para el periodo evaluado.

Seguimiento Año 2025 – Periodo 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025 (Presente Seguimiento Ambiental).

En lo relacionado con esta actividad, para el presente periodo de seguimiento ambiental específico se verifica la información remitida por la AEROCIVIL a través de las comunicaciones con radicados ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025 y 20256201374622 del 6 de noviembre de 2025 mediante los cuales brinda respuestas parciales a los requerimientos establecidos en el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, que para el caso de la acción denominada “Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa” corresponde al requerimiento definido en el numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024:

“(…) **ARTICULO PRIMERO:** Reiterar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, titular de la Licencia Ambiental otorgada a través de la 1330 del 7 de noviembre de 1995, el cumplimiento de las obligaciones que se indican a continuación, en los términos y condiciones en que fueron establecidos en los actos administrativos a los que se hace referencia en el presente artículo: (...)”

“(…)”

44. Presentar los soportes documentales (primer y segundo semestre de 2022 y primer semestre de 2023) de los avances trimestrales de cada una de las actividades planteadas en el cronograma y metodologías para el desarrollo del plan de acción que garantice el cumplimiento de la norma de ruido para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia (incluye avances en el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia y el plan de cumplimiento de norma de ruido), información que también deberá ser socializada a las comunidades y autoridades del área de influencia, de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 y requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023. (...)” *Cursiva y subrayado fuera del texto original.*

Sobre lo anterior, en verificación del contenido de las comunicaciones antes mencionadas se tiene que, en el radicado del 21 de mayo de 2025, la AEROCIVIL brinda respuesta parcial a los requerimientos relacionadas con ajustes a Fichas del componente atmosférico del Plan de Manejo Ambiental y del Plan de Seguimiento y Monitoreo del proyecto, pero no se identifica la inclusión de información que brinde respuesta al requerimiento antes citado.

(Ver imagen de la página 99 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025).

En cuanto al radicado fechado el 6 de noviembre de 2025, la AEROCIVIL presentó segunda respuesta parcial a los requerimientos establecidos en el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, observando que la información allí relacionada corresponde únicamente a respuesta de los literales a, c y f del numeral 3 del artículo segundo, los cuales refieren la presentación de información asociada a medidas de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y control de Ruido.

(Ver imagen de la página 100 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025).

Sobre lo anterior, es necesario tener en cuenta que el requerimiento al cual la AEROCIVIL brinda respuesta a través de las comunicaciones con radicados del 21 de mayo y 6 de noviembre de 2025, no guarda relación con la presentación de soportes documentales que demuestren la implementación por parte de la AEROCIVIL las acciones contenidas en los cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo con plazo de cumplimiento durante el primer y segundo semestre del año 2022 y primer semestre del año 2023, por lo tanto, para efecto del cumplimiento del requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 reiterado en el numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, los documentos allí presentados no dan cumplimiento a este requerimiento.

Ahora, en lo que corresponde a la verificación de la información contenida en los ICA 19 (primer semestre de 2024) e ICA 20 (segundo semestre de 2024) objeto de revisión en el presente seguimiento ambiental específico, se observa a través de los formatos ICA 3a que la AEROCIVIL hace referencia a haber atendido el requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 (mediante el cual fue requerida la presentación de soportes documentales de la implementación de las actividades con plazo de cumplimiento durante el primer y segundo semestre del año 2022 y primer semestre de 2023) mediante comunicación con radicado ANLA 20246200216872 del 28 de febrero de 2024 en cuyo contenido frente al requerimiento indicado menciona:

*“(…) **Respuesta:** A fin de dar cumplimiento a este requerimiento, la Aerocivil presenta el radicado No. 2023261030039526 del avance del Plan de Acción, del día 23 de diciembre de 2023. **Ver Anexo “Req 3 (...)”***

Sobre el anterior radicado es necesario aclarar que, el consecutivo mencionado por la AEROCIVIL corresponde al generado por su propio sistema, correspondiendo al radicado ANLA 20236201071302 del 29 de diciembre de 2023 y el cual fue verificado en seguimiento específico

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

adelantado al componente atmosférico en el año 2024 registrado en Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024 acogido por el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.

Adicionalmente y en línea con los antes mencionado, en revisión de la información presentada por la AEROCIVIL en el ICA 21 (primer semestre de 2025), bajo los radicados ANLA 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025 y 20256201399102 del 11 de noviembre 2025 (este último corresponde a complemento de información) en lo que corresponde a la medida “Formulación, ejecución y seguimiento del Plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el área de influencia” incluida en la Ficha de manejo PMA-01 Manejo y control de ruido, en el Capítulo 7 – Anexos, dentro de la carpeta “15. PLAN DE ACCIÓN”, se identificó nuevamente la carpeta denominada Rad 2023261030039526, la cual corresponde al documento generado por el sistema interno de la AEROCIVIL y que coincide con el radicado ANLA 20236201071302 del 29 de diciembre de 2023. Al verificar su contenido, se constató que se trata del mismo archivo Inf_PA.pdf, elaborado en noviembre de 2023 y verificada en seguimiento ambiental realizada al componente atmosférico del expediente LAM0209, como ya se mencionó, sin que se incluyera información nueva o complementaria. En consecuencia, se evidenció que la AEROCIVIL no aportó elementos adicionales que permitieran avanzar en la identificación de áreas acústicamente sensibles requerida para completar la línea base, persistiendo así la misma limitación técnica previamente identificada por esta Autoridad.

Cabe resaltar que, aunque la metodología presentada por la AEROCIVIL incorpora dentro de la etapa de Formación de la Línea Base la “identificación de áreas y zonas acústicas de sensibilidad especial”, este producto no corresponde a la obligación de Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad prevista en la Resolución 801 de 22 de abril de 2022.

Las áreas de sensibilidad acústica especial constituyen un insumo técnico preliminar, derivado de la integración del monitoreo, la modelación y el análisis del uso del suelo, orientado a caracterizar la vulnerabilidad acústica del territorio durante la implementación de la Fase II. Su función es alimentar la línea base y proporcionar elementos para interpretar el comportamiento del ruido en relación con los receptores potencialmente afectados.

Por su parte, las áreas acústicas de alta sensibilidad son el producto final del Plan de Acción, resultado de la comparación e integración de la información acústica, predial, social y cartográfica, y tienen implicaciones directas en la aplicación del Formato de Diligenciamiento Espacial y en la priorización de medidas de manejo.

En este sentido, aunque ambos conceptos comparten elementos de análisis territorial, se trata de fases distintas y no intercambiables dentro del proceso. Por ello, la ausencia de la identificación de áreas de sensibilidad acústica especial no puede subsanarse con la delimitación posterior de áreas acústicas de alta sensibilidad, ni viceversa. Cada producto responde a un objetivo específico dentro de la secuencia metodológica definida por la Resolución 801 de 22 de abril de 2022.

Ahora, de manera general respecto a la verificación del cumplimiento al requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023, reiterado mediante el numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, se verificó que ninguno de los radicados del ICA 21 contiene anexo el formato ICA 3a, respecto de lo cual esta Autoridad Nacional producto de la Verificación Preliminar del ICA 21 – VPI, notificó a la AEROCIVIL a través de la comunicación con radicado 20254700958741 del 10 de noviembre de 2025, indicando que el mismo es NO CONFORME, entre otros aspectos debido a la no inclusión del formato ICA 3a en el cual es necesario que la AEROCIVIL reporte el estado actual de las obligaciones vigentes, su avance

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

y/o cumplimiento, por lo tanto, en el ICA 21 no se incluye información nueva o complementaria respecto al avance o cumplimiento de las acciones contenidas en los cronogramas asociados al plan de acción con plazo de cumplimiento durante el primer y segundo semestre del año 2022 y primer semestre del año 2023.

Conclusión: *De acuerdo con la trazabilidad temporal realizada y con la verificación de los soportes documentales correspondientes al periodo evaluado en el presente seguimiento ambiental específico, se concluye que la AEROCIVIL no ha dado cumplimiento a la actividad denominada “Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa”. Aunque la entidad aportó los registros de monitoreo de las temporadas Winter y Summer, así como los insumos técnicos utilizados para la modelación acústica, estos entregables únicamente justifican los dos primeros componentes de la metodología definida por la propia Aerocivil. Permanece ausente el tercer elemento exigido, correspondiente a la identificación y delimitación de áreas y zonas acústicas de sensibilidad especial, insumo indispensable para completar la estructura técnica de la línea base.*

La falta de este componente impide considerar la actividad como cumplida, aun cuando se reconocen avances en 2023 y 2024. La medida establecida en la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 exige el desarrollo integral y articulado de los tres elementos de la línea base y solo su conjunto permite verificar el cumplimiento. En consecuencia, y al corte documental del presente seguimiento (11 de noviembre de 2025), la actividad registra un rezago superior a dos años y diez meses frente al plazo previsto para el segundo semestre de 2022.

En este contexto, y teniendo en cuenta que la propia AEROCIVIL definió que la Formación de la Línea Base se estructuraría mediante tres componentes interdependientes, esta Autoridad Nacional considera indispensable completar el componente faltante. La identificación de áreas de sensibilidad acústica especial no es un producto accesorio ni intercambiable por otros resultados, es el elemento que permite integrar el ruido medido y modelado con el uso del suelo y la presencia de receptores sensibles, proporcionando la lectura territorial necesaria para interpretar el diagnóstico acústico y orientar las decisiones de manejo. Este insumo, además, se diferencia de la obligación autónoma de definir las áreas acústicas de alta sensibilidad prevista en la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, la cual constituye un producto posterior y más robusto dentro del Plan de Acción. Por ello, su ausencia mantiene inconclusa la formación de la línea base y limita la capacidad de esta Autoridad Nacional para valorar de manera integral el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con el tratamiento de los conflictos de uso del suelo derivados del ruido aeronáutico. Bajo este entendido, se hace necesario requerir a la AEROCIVIL la entrega de la información faltante de manera clara, trazable y verificable.

Requerimiento:

Presentar, en un plazo no mayor a tres (3) meses, los soportes documentales que permitan completar la actividad “Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa”, correspondientes al segundo semestre de 2022, específicamente en lo relacionado con la identificación y delimitación de áreas y zonas acústicas de sensibilidad especial. Para ello, deberá aportar, como mínimo:

a. Los metadatos técnicos de toda la información utilizada, incluyendo fuente, fecha de generación o actualización, criterios de clasificación, parámetros técnicos y/o cualquier elemento necesario para garantizar la trazabilidad y verificabilidad del insumo.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

b. La cartografía temática correspondiente, en formato compatible con sistemas de información geográfica (SIG), incluyendo como mínimo archivos tipo shapefile (SHP) o formatos equivalentes (GeoPackage, GeoJSON), que permitan verificar la ubicación, extensión y características de las áreas o zonas de sensibilidad acústica especial identificadas.

c. Memoria metodológica detallada, que describa, sin limitarse a, los criterios técnicos, sociales y territoriales aplicados, las fuentes de información consultadas, los procedimientos de análisis espacial utilizados.

Lo anterior, en cumplimiento de la medida “Formulación, ejecución y seguimiento del Plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el área de influencia” incluida en la ficha de manejo PMA-01 Manejo y control de ruido y numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022.

Solicitud de información a entidades oficiales.

Esta acción fue descrita de la siguiente manera por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022:

“(…) la entidad procederá a solicitar información correspondiente a: (i) Inventarios prediales y condiciones estructurales – Catastro Distrital, (ii) Instituciones educativas y Bibliotecas, - Secretaría Distrital de Educación, (iii) Centros geriátricos – Secretaría de Integración Social, (iv) Hospitales y centros de salud - Secretaría Distrital de Salud y (v) Equipamiento social, caracterización y reglamentación del uso de suelo – Secretaría Distrital de Planeación. (…)”

De acuerdo con lo anterior, frente a esta actividad cuyo plazo de cumplimiento se definió para el segundo semestre del año 2022, se hacen las siguientes consideraciones teniendo en cuenta que se incluye la trazabilidad temporal de la verificación realizada por parte de esta Autoridad Nacional al cumplimiento de esta acción:

Seguimiento Año 2022 – Periodo 27 de junio de 2021 al 10 de junio de 2022.

Para esta anualidad el seguimiento al proyecto comprendió el período de seguimiento del 27 de junio de 2021 al 10 de junio de 2022, definiendo esta última fecha como el corte documental. De acuerdo con esto, la verificación al cumplimiento de esta acción no aplicó toda vez que la temporalidad para su desarrollo e implementación correspondió al segundo semestre del año 2022, por lo tanto, para el seguimiento ambiental registrado en Concepto Técnico 5211 del 31 de agosto de 2022 acogido por Acta 5211 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 31 de agosto de 2022 el cumplimiento de esta actividad se encontraba dentro del plazo de su ejecución.

Seguimiento Año 2023 - Periodo 10 de junio de 2022 al 6 de septiembre de 2023.

En el seguimiento ambiental realizado al expediente LAM0209 en el año 2023, registrado en Concepto Técnico 8622 del 6 de diciembre de 2023 acogido por Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023, en lo que corresponde a esta acción, se verificó que la AEROCIVIL presentó a través del ICA 16 (segundo semestre del año 2022) soportes documentales que dieron cuenta de solicitud de información realizada a entidades oficiales como la Secretaría Distrital de Ambiente – SDA, Secretaría Distrital de Planeación – SDP, Superintendencia de Notariado y Registro, Curaduría Urbana No 1 y Secretaría Distrital de Hábitat; la solicitud de información realizada por la AEROCIVIL a estas entidades refirió requerimientos asociados al

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

análisis y valoración ambiental por la proyección de construcción residencial en zonas aledañas al Aeropuerto Internacional El Dorado y valoración conceptual para la solicitud de licencia de urbanización presentada ante la Curaduría Urbana No.1 de los predios ubicados en la AC 26 96 A 48, AC 26 96 A 60, AC 26 95 A 20 y AC 51 96 A 67, en las modalidades de reurbanización; debido a que las mismas presentan un conflicto con la proyección de construcción residencial en zonas aledañas al Aeropuerto Internacional El Dorado.

Los soportes documentales aportados por la AEROCIVIL datan del mes de febrero de 2023, siendo el mes de radicación de la información ante entidades oficiales, observando así la gestión efectuada por la AEROCIVIL ante las entidades distritales solicitando su concepto frente a la proyección de construcción de proyectos de vivienda en el área de influencia del proyecto tanto desde el contexto del licenciamiento ambiental como de seguridad operacional dado el conflicto de uso suelo con que cuenta el proyecto respecto a su área de influencia.

*Sobre lo anterior, dado que, la AEROCIVIL demostró haber adelantado gestiones de solicitud de información a entidades oficiales asociadas a permisos para el desarrollo de proyectos de vivienda, relacionado esto directamente con aspectos de ordenamiento territorial en áreas aledañas al Aeropuerto Internacional El Dorado, se consideró el cumplimiento de esta acción que hace parte del cronograma de **formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo**, aclarando que para este seguimiento se reiteró el cumplimiento de las demás acciones del plan de acción correspondientes al primer y segundo semestre del año 2022 y primer semestre del año 2023, excepto la acción sobre “Solicitud de Información Entidades Oficiales” dado lo descrito anteriormente.*

Seguimiento Año 2024 - Período de Seguimiento Ambiental Específico al Componente Atmosférico 11 de junio de 2022 al 17 de abril de 2024.

Para el año 2024, en seguimiento ambiental específico adelantado al componente atmosférico del expediente LAM0209 con registro en Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024 acogido por Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, se reporta el radicado ANLA 20236201071302 del 29 de diciembre de 2023 mediante el cual la AEROCIVIL indica sobre información suministrada por el DANE sobre la proyección de información poblacional para el periodo 2018 – 2023, datos que aclara el DANE son emitidos con base en el censo poblacional realizado a nivel nacional en el año 2018 y en donde se hallan enlaces que conducen a la información desagregada poblacional, esto en atención a solicitud de información realizada por la AEROCIVIL acerca del censo poblacional específicamente para las Localidades de Engativá y Fontibón y el municipio de Funza con proyección al año 2023.

Así mismo, en el radicado antes citado la AEROCIVIL solicita a la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital a través de la Infraestructura de Datos Espaciales de Bogotá - IDECA, acerca de información predial de inmuebles existentes dentro de los límites geográficos de las Localidades de Engativá y Fontibón.

Adicionalmente, mediante comunicaciones con radicados ANLA 20246200894602 y 20246200896042 del 8 de agosto de 2024, la AEROCIVIL convocó a la ANLA a participar en espacio de gestión intersectorial en el marco del cumplimiento a la formulación de restricciones de uso de suelo por la actividad aeroportuaria, según lo mencionado por la AEROCIVIL con el fin de conocer las consideraciones de las diferentes entidades frente al manejo y tratamiento de usos de suelo debido a la compatibilidad con la actividad aeroportuaria. Esta acción es desarrollada en razón a que el asentamiento urbanístico y residencial alrededor del aeropuerto o en zonas próximas al mismo,

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

presenta una incompatibilidad con la actividad aeroportuaria, generando consecuencias en la limitación del desarrollo aeroportuario y a su vez, en la aviación civil colombiana.

Seguimiento Año 2025 – Periodo 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025 (Presente Seguimiento Ambiental).

En lo que refiere al presente periodo de seguimiento ambiental específico, se tiene que en verificación de la información presentada por la AEROCIVIL en el ICA 21 (segundo semestre del año 2025) con radicados ANLA 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025 y 20256201399102 del 11 de noviembre 2025, respecto a esta acción no refiere actuaciones adicionales a las ya descritas.

Conclusión: De acuerdo con la trazabilidad temporal antes descrita para esta acción, si bien la AEROCIVIL ha demostrado gestiones de solicitud de información ante entidades oficiales, las mismas han sido dirigidas a entidades encargadas de atender, vigilar y controlar aspectos de orden predial, estructural y de ordenamiento territorial en la ciudad de Bogotá como Secretaría Distrital de Ambiente – SDA, Secretaría Distrital de Planeación – SDP, Superintendencia de Notariado y Registro, Curaduría Urbana No 1, Secretaría Distrital de Hábitat y para el caso del DANE aspectos relacionados con censo población correspondiente a las localidades de Engativá y Fontibón; consultas y solicitud de información enmarcada particularmente en lo relacionado con la proyección de construcción de zonas residenciales en áreas aledañas al Aeropuerto Internacional El Dorado y el riesgo de conflictividad que ello conlleva en un futuro dada la posibilidad de potencializar el impacto por ruido aeronáutico producto de la operación y el funcionamiento de la terminal aérea y la incompatibilidad de uso de suelo.

No obstante, aunque la AEROCIVIL ha soportado documentalmente las gestiones antes descritas en el marco de esta acción, a través del tiempo no se han observado soportes que den cuenta de la consulta de información ante entidades oficiales tales como Secretaría Distrital de Educación, Secretaría Distrital de Salud y Secretaría de Integración Social, para obtener datos sobre instituciones educativas, bibliotecas, centros geriátricos, equipamientos sociales o infraestructura de salud, tal como lo exige la descripción de la actividad.

En consecuencia, es necesario que la AEROCIVIL presente soportes documentales que den cuenta de las gestiones de consulta o solicitud de información ante las entidades de los sectores faltantes, toda vez que la misma deberá ser parte y soportar de manera coherente la identificación de áreas acústicas de alta sensibilidad en el área de influencia determinada por la curva de ruido de 65dBA, razón por la cual se genera el respectivo requerimiento en el marco del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, esto bajo el entendido de que la formulación del requerimiento incluido en el numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 no involucra la acción denominada “Solicitud de Información a Entidades Oficiales” dadas las consideraciones descritas en el Concepto Técnico 8622 del 6 de diciembre de 2023 acogido por Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023.

Caracterización acústica de emisión de ruido.

Según lo expuesto en el Concepto Técnico 1809 del 8 de abril de 2022 acogido mediante la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 la definición de la presente actividad es la siguiente:

“(…) 2. Caracterización acústica de emisión de ruido: consiste en realizar un inventario de emisión de ruido de los modelos de aeronaves operativos del aeropuerto, en coordinación con

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

los operadores aéreos a partir de la certificación de aeronavegabilidad. Se actualizará la base de datos acústica logrando obtener resultados de modelación estadística de la operación aeroportuaria actual (...)”

De acuerdo con lo anterior, frente a esta actividad cuyo plazo de cumplimiento se definió para el segundo semestre del año 2022 y primer semestre del año 2023, se hacen las siguientes consideraciones teniendo en cuenta que se incluye la trazabilidad temporal de la verificación realizada por parte de esta Autoridad Nacional al cumplimiento de esta acción:

Seguimiento Año 2023 - Periodo 10 de junio de 2022 al 6 de septiembre de 2023.

En seguimiento ambiental general realizado al expediente LAM0209 registrado en Concepto Técnico 8622 del 6 de diciembre de 2023 acogido por Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023, respecto a esta acción se consideró lo siguiente:

“(…) No se hallan soportes documentales que evidencien el avance y cumplimiento de esta actividad dentro del plan de acción la cual estaba contemplada para ser ejecutada en el segundo semestre del año 2022 y primer semestre del año 2023, sin embargo, ni en el ICA 16, ni en la información que reposa en esta Autoridad a través del Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA se halla información asociada al cumplimiento de esta actividad. (...)”

Seguimiento Año 2024 - Período de Seguimiento Ambiental Específico al Componente Atmosférico 11 de junio de 2022 al 17 de abril de 2024.

Teniendo en cuenta que, dada la ausencia de información por parte de la AEROCIVIL asociada al cumplimiento de esta actividad tal como se mencionó en seguimiento del año 2023, se estableció el requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023:

*“(…) **REQUERIMIENTO 3.** Presentar los soportes documentales (primer y segundo semestre de 2022 y primer semestre de 2023) de los avances trimestrales de cada una de las actividades planteadas en el cronograma y metodologías para el desarrollo del plan de acción que garantice el cumplimiento de la norma de ruido para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia (incluye avances en el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia y el plan de cumplimiento de norma de ruido), información que también deberá ser socializada a las comunidades y autoridades del área de influencia, de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso.*

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 (...)”

Para el año 2024 esta Autoridad realiza seguimiento específico al componente atmosférico, el cual se registra en Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024 acogido por el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, haciendo las siguientes consideraciones respecto al cumplimiento de este requerimiento, específicamente de la presente actividad:

“(…) Para determinar el cumplimiento de esta medida de manejo, esta Autoridad Ambiental realizó la verificación en los ICA’s 16 y 17 correspondiente a los periodos 1 de julio al 31 de diciembre de 2022 y del 1 de enero al 30 de junio de 2023, así mismo se verificó el oficio con

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

radicado ANLA 20236200311932 del 5 de julio de 2023. En los tres documentos se encontró el “Modelo De Propagación De Ruido Del Aeropuerto Internacional El Dorado año 2022” y dentro de del informe de modelación y con relación a la Caracterización Acústica de Emisión de Ruido se halló que en los siguientes numerales lo concerniente al cumplimiento de la actividad:

- 5.1.7.2. Base de datos Aeronaves ANP: En este apartado se definen las bases de datos disponibles que alimentan los programas para generar la evaluación de propagación de ruido. Para las operaciones de aire se toma en cuenta la base de datos BD AEDT 3c (Aviation Environmental Design Tool) y para las operaciones en tierra se dispuso de los datos consolidados en “BD CadnaA v.2020 MR2 (Computer Aided Noise Abatement)”
- 6.1.4. Relación de aeronaves (ANP dBase) con la base de datos utilizada para simular la propagación sonora con el estándar ICAN/AzB 08: En este numeral se describe la relación entre las aeronaves contenidas en el Software de modelado AEDT 3c y el estándar ICAN Azb 08 el cual clasifica las aeronaves utilizadas en el software utilizado para las operaciones en tierra CadnaA v.2020 MR2, como producto de esta relación se presentó el listado de aeronaves para evaluar las operaciones en tierra este listado se presenta en la “Tabla 9. BD CadnaA v.2020 MR2 (Computer Aided Noise Abatement)” incluida dentro del mencionado informe de modelación
- 6.1.6. Unidades de potencia auxiliar (APU) y prueba de motores: Aquí se señala que los niveles de ruido para las APU fueron calculadas directamente por el software CadnaA teniendo en cuenta las aeronaves involucradas y las operaciones en tierra evaluadas

Las diferentes fuentes generadoras de ruido involucradas dentro del proceso de modelamiento se relacionaron en los anteriores numerales tanto para las operaciones en aire como para las operaciones en tierra, sin embargo, no se menciona dentro del informe ni dentro de sus respectivos anexos de soporte los niveles de ruido generados por estas fuentes, los tiempos de generación de ruido entre otras características de generación de ruido por lo tanto la caracterización acústica requerida presentada por AEROCIVIL no es completa.

De acuerdo con lo mencionado anteriormente, se considera incumplimiento por parte de la AEROCIVIL frente a la presentación de información relacionada con la actividad “Caracterización Acústica de Emisión de Ruido (...)”

Sobre lo anterior, de manera concluyente se tiene para el seguimiento del año 2024 que, durante la revisión del ICA 17, el equipo de Seguimiento Ambiental de la ANLA identificó que la AEROCIVIL reportó a través del formato ICA 1a varias actividades relacionadas con la caracterización acústica de emisión de ruido. Entre ellas se mencionan:

- La realización de un modelado detallado de los niveles de ruido proyectados para 2022, utilizando diferentes indicadores acústicos para evaluar el impacto sobre la población ubicada en zonas industriales, comerciales, residenciales y rurales.
- Un análisis específico orientado a estimar el impacto del ruido en áreas de uso residencial y rural dentro del área de influencia del aeropuerto.

Al verificar los soportes técnicos, se encontró que estas actividades corresponden al contenido del Modelo de Propagación Sonora 2022, ubicado en la ruta: ICA 17 - 3. Anexos (Capítulo 7) - Anexo 17. Modelación SKBO 2022 - MPR_SKBO_2022.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Ahora, según la definición descrita para esta actividad en el Concepto Técnico 1809 del 8 de abril de 2022 acogido por la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, esta actividad debía incluir y mencionada anteriormente, al revisar el contenido del MPR_SKBO_2022, se observó que el documento incorpora listados de aeronaves y referencias a bases de datos acústicas empleadas en los modelos, tales como AEDT y CadnaA. No obstante, estas referencias aparecen únicamente como insumo para el desarrollo de las modelaciones y no como un inventario técnico de emisiones. El documento no presenta los niveles certificados de ruido por cada modelo de aeronave, ni los parámetros acústicos correspondientes a las fases de operación, información que constituye el núcleo de la caracterización de emisiones.

Adicionalmente, no se encontró evidencia de coordinación con los operadores aéreos para la obtención de datos acústicos o parámetros operativos, tal como exige la medida. Tampoco se identificó una base de datos acústica estructurada, documentada y replicable, que permita verificar la trazabilidad de la información utilizada en el modelo o reproducirlo de forma independiente.

En términos generales, el MPR_SKBO_2022 demuestra que la AEROCIVIL adelantó un ejercicio completo de modelación acústica; sin embargo, la modelación no supe la obligación de entregar el inventario de emisiones ni la base de datos que debe sustentarla. La modelación corresponde al resultado final del proceso, mientras que la caracterización exige la documentación completa de las fuentes sonoras y sus parámetros certificables.

En consecuencia, producto de la verificación de información contenida en los ICA 16 y 17 en el radicado ANLA 20236200311932 del 5 de julio de 2023, esta Autoridad concluye que la AEROCIVIL no cumplió con la actividad “Caracterización acústica de emisión de ruido”. Aunque se generaron escenarios modelados, no se aportó la información técnica necesaria para justificar la caracterización de las emisiones bajo los términos establecidos en el numeral 1 de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, lo cual motivó la reiteración del requerimiento a partir del numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento contenido en el literal m del numeral 1 del artículo segundo del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.

Seguimiento Año 2025 – Periodo 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025 (Presente Seguimiento Ambiental).

Con el fin de evitar duplicidad de información, se remite a las consideraciones y observaciones de carácter general realizadas para el seguimiento del año 2025 en la actividad “Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa” en las cuales se hace la descripción de la información presentada por la AEROCIVIL mediante las comunicaciones con radicados ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025 y 20256201374622 del 6 de noviembre de 2025 a través de las cuales brinda respuestas parciales a los requerimientos establecidos en el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, así como a través de los ICA 19 (primer semestre de 2024), ICA 20 (segundo semestre de 2024) e ICA 21 (primer semestre de 2025), objeto de revisión en el presente seguimiento ambiental específico, en atención al requerimiento 3 de Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 y reiterado a través del numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 relacionado con la implementación de las acciones contenidas en los cronogramas asociados al plan de acción con plazo de cumplimiento durante el primer y segundo semestre del año 2022 y primer semestre del año 2023.

Conclusión:

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

De acuerdo con la trazabilidad realizada y la verificación de los soportes documentales correspondientes al periodo del presente seguimiento ambiental, esta Autoridad concluye que la AEROCIVIL no dio cumplimiento a la actividad “Caracterización acústica de emisión de ruido”.

Si bien la entidad adelantó ejercicios de modelación acústica y referenció bases de datos como AEDT y CadnaA, no entregó el inventario de emisiones requerido, ni los parámetros certificados de ruido para las aeronaves operativas, ni la base de datos acústica que respalde técnicamente la caracterización. Tampoco evidenció la coordinación con los operadores aéreos, aspecto indispensable para asegurar la validez de los insumos empleados.

En los ICA 19 (primer semestre de 2024), 20 (segundo semestre de 2024) y 21 (primer semestre de 2025), la AEROCIVIL reiteró la misma información previamente evaluada, sin subsanar los vacíos identificados en los seguimientos de 2022 y 2023.

En ausencia de estos elementos esenciales, la modelación presentada no supe las obligaciones definidas en la Resolución 801 de 22 de abril 2022, por lo que la actividad se considera incumplida.

A la fecha, esta actividad mantiene un atraso superior a dos años y cuatro meses frente al plazo fijado para el primer semestre de 2023.

Tratamiento de datos acústicos, prediales y socioeconómicos.

Según lo expuesto en el Concepto Técnico 1809 del 8 de abril de 2022 acogido mediante la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 la definición de la presente actividad es la siguiente:

“(…) Con la información registrada en el acápite I (Formación de línea base por la implementación de la fase II operativa), se generará los métodos de cálculo para el desarrollo del modelo acústico operacional de un año de implementación de la Fase II. En la cual se tendrá en cuenta la integración de indicadores multivariantes a partir de la información del acápite II (Solicitud de Información a entidades oficiales). De tal forma que, se obtendrá la tendencia en dinámica del área de influencia acústica (…)”

De acuerdo con lo anterior, frente a esta actividad cuyo plazo de cumplimiento se definió para el primer semestre del año 2023, se hacen las siguientes consideraciones teniendo en cuenta que se incluye la trazabilidad temporal de la verificación realizada por parte de esta Autoridad al cumplimiento de esta acción:

Seguimiento Año 2023 - Periodo 10 de junio de 2022 al 6 de septiembre de 2023.

En seguimiento ambiental general realizado al expediente LAM0209 registrado en Concepto Técnico 8622 del 6 de diciembre de 2023 acogido por Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023, respecto a esta acción se consideró lo siguiente:

“(…) No se hallan soportes documentales que evidencien el avance y cumplimiento de esta actividad dentro del plan de acción la cual estaba contemplada para ser ejecutada en el primer semestre del año 2023, sin embargo, ni en el ICA 16, ni en la información que reposa en esta Autoridad a través del Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA se halla información asociada al cumplimiento de esta actividad (…)”

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Seguimiento Año 2024 - Período de Seguimiento Ambiental Específico al Componente Atmosférico 11 de junio de 2022 al 17 de abril de 2024.

Teniendo en cuenta que, dada la ausencia de información por parte de la AEROCIVIL asociada al cumplimiento de esta actividad tal como se mencionó en seguimiento del año 2023, se estableció el requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023:

*“(…) **REQUERIMIENTO 3.** Presentar los soportes documentales (primer y segundo semestre de 2022 y primer semestre de 2023) de los avances trimestrales de cada una de las actividades planteadas en el cronograma y metodologías para el desarrollo del plan de acción que garantice el cumplimiento de la norma de ruido para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia (incluye avances en el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia y el plan de cumplimiento de norma de ruido), información que también deberá ser socializada a las comunidades y autoridades del área de influencia, de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso.*

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 (…)

Para el año 2024 esta Autoridad realiza seguimiento específico al componente atmosférico, el cual se registra en el Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024 acogido por el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, haciendo las siguientes consideraciones respecto al cumplimiento de este requerimiento, específicamente de la presente actividad:

“(…) la AEROCIVIL para el periodo del ICA 17 periodo 1 de enero al 30 de junio de 2023 menciona lo siguiente

“(…)”

Análisis metódico de los conjuntos de datos relacionados con el ruido ambiental y aeronáutico, los cuales fueron obtenidos a partir de las estaciones de monitoreo de ruido situadas en las zonas dentro del alcance del aeropuerto

(…)”

Así mismo, en la ruta de anexos ICA 17\3. Anexos (Capítulo 7)\Anexo 3. Monitoreos Ambientales\Ruido se observa información documental referente a los monitoreos de ruido ambiental y ruido aeronáutico, identificando allí análisis realizados a los datos recolectados en las estaciones de monitoreo de ruido inteligente (EMRI) y análisis estadísticos de la información de ruido ambiental y de ruido aeronáutico, mostrando la dispersión de los datos, la distribución por percentiles, los coeficientes de variación y la incertidumbre de las mediciones estimadas.

Sin embargo, para estos datos no se genera un análisis de tendencia en la dinámica acústica dentro del área de influencia la cual debe estar ligada a la información de tipo catastral, equipamientos comunitarios de usos del suelo, entre otras temáticas. Por esta razón se considera que la AEROCIVIL no cumple con lo requerido en esta actividad. (…)

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Sobre lo anterior, es necesario tener en cuenta que la definición de esta actividad establece que el tratamiento de datos acústicos, prediales y socioeconómicos debe realizarse con base en al menos un año completo de operación aérea bajo las condiciones de fase II. Dado que dicha fase inició el 1 de julio de 2022 y que el plazo de cumplimiento de esta actividad se definió para el primer semestre de 2023, el cual comprende del 1 de enero al 30 de junio de 2023, es claro que desde el 1 de julio de 2022 al 30 de junio de 2023 transcurrió efectivamente un año de implementación bajo Fase II.

Sin embargo, aun contando con este periodo completo, la AEROCIVIL no utilizó dicha ventana temporal para desarrollar la integración multivariable que exige la medida. Si bien en el ICA 17 (primer semestre de 2023), se mostró que la entidad realizó análisis estadísticos detallados sobre los datos provenientes de las estaciones EMRI, incluyendo distribución por percentiles, dispersión, coeficientes de variación e incertidumbres, estos análisis se concentraron exclusivamente en el comportamiento físico del ruido y no avanzaron hacia la correlación con la información predial o socioeconómica necesaria para cumplir el alcance de esta actividad.

La obligación no se limita a procesar datos acústicos, exige combinar el comportamiento sonoro con la ocupación del suelo, los atributos de los predios, la distribución de vivienda, equipamientos sensibles y demás variables sociales del territorio. Este cruce de información es el que permite comprender la dinámica real del área de influencia, identificar tendencias y proyectar escenarios de afectación.

Seguimiento Año 2025 – Periodo 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025 (Presente Seguimiento Ambiental).

Con el fin de evitar duplicidad de información, se remite a las consideraciones y observaciones de carácter general realizadas para el seguimiento del año 2025 en la actividad “Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa” en las cuales se hace la descripción de la información presentada por la AEROCIVIL mediante las comunicaciones con radicados ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025 y 20256201374622 del 6 de noviembre de 2025 a través de las cuales brinda respuestas parciales a los requerimientos establecidos en el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, así como a través de los ICA 19 (primer semestre de 2024), ICA 20 (segundo semestre de 2024) e ICA 21 (primer semestre de 2025), objeto de revisión en el presente seguimiento ambiental específico, en atención al requerimiento 3 de Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 y reiterado a través del numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 relacionado con la implementación de las acciones contenidas en los cronogramas asociados al plan de acción con plazo de cumplimiento durante el primer y segundo semestre del año 2022 y primer semestre del año 2023.

Conclusión: *De acuerdo con la trazabilidad temporal realizada a la implementación de esta acción por parte de la AEROCIVIL, tal como se describió anteriormente, los soportes documentales mencionados y aportados por el titular de la licencia ambiental no han soportado su ejecución, adicionalmente, a la fecha de corte documental del presente seguimiento (11 de noviembre de 2025), la actividad registra un incumplimiento superior a dos años y cuatro meses con relación al primer semestre de 2023.*

Análisis y yuxtaposición cartográfica, acústica y social.

De acuerdo con registro en el Concepto Técnico 1809 del 8 de abril de 2022 acogido mediante la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, esta actividad se define de la siguiente manera:

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”**“(…) IV. Análisis y yuxtaposición cartográfica, acústica y social.**

“Se comparará la información recopilada en el acápite II (Solicitud de Información a entidades oficiales) con la tendencia en dinámica acústica del aeropuerto en cumplimiento de la normativa nacional de ruido y el Plan de Ordenamiento Territorial vigente en el Distrito, para lo cual se realizará una yuxtaposición temática de las variables ambientales, cartográficas, sociales, uso de suelo y disposiciones de tratamiento acústico (…)”

De acuerdo con lo anterior, frente a esta actividad cuyo plazo de cumplimiento se definió para el primer semestre del año 2023, se hacen las siguientes consideraciones teniendo en cuenta que se incluye la trazabilidad temporal de la verificación realizada por parte de esta Autoridad al cumplimiento de esta acción:

Seguimiento Año 2023 - Periodo 10 de junio de 2022 al 6 de septiembre de 2023.

En seguimiento ambiental general realizado al expediente LAM0209 registrado en el Concepto Técnico 8622 del 6 de diciembre de 2023 acogido por Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023, respecto a esta acción se consideró lo siguiente:

“(…) No se hallan soportes documentales que evidencien el avance y cumplimiento de esta actividad dentro del plan de acción la cual estaba contemplada para ser ejecutada en el primer semestre del año 2023, sin embargo, ni en el ICA 16, ni en la información que reposa en esta Autoridad a través del Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA se halla información asociada al cumplimiento de esta actividad (…)”

Seguimiento Año 2024 - Período de Seguimiento Ambiental Específico al Componente Atmosférico 11 de junio de 2022 al 17 de abril de 2024.

Teniendo en cuenta que, dada la ausencia de información por parte de la AEROCIVIL asociada al cumplimiento de esta actividad tal como se mencionó en seguimiento del año 2023, se estableció el requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023:

*“(…) **REQUERIMIENTO 3.** Presentar los soportes documentales (primer y segundo semestre de 2022 y primer semestre de 2023) de los avances trimestrales de cada una de las actividades planteadas en el cronograma y metodologías para el desarrollo del plan de acción que garantice el cumplimiento de la norma de ruido para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia (incluye avances en el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia y el plan de cumplimiento de norma de ruido), información que también deberá ser socializada a las comunidades y autoridades del área de influencia, de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso.*

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 (…)”

Para el año 2024 esta Autoridad realiza seguimiento específico al componente atmosférico, el cual se registra en Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024 acogido por el Auto 11705 del 27

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

de diciembre de 2024, haciendo las siguientes consideraciones respecto al cumplimiento de este requerimiento, específicamente de la presente actividad:

“(…) En la revisión del expediente LAM0209 para el periodo de 1 de enero de 2022 al 30 de junio de 2023 se halló que en los informes de monitoreo ambiental y de ruido aeronáutico y dentro de sus correspondientes anexos, no se halla información que confirme el desarrollo del análisis y yuxtaposición cartográfica, acústica y social, por lo cual se considera que AEROCIVIL no cumplió con el desarrollo de esta actividad dentro del periodo señalado (…)”

Seguimiento Año 2025 – Periodo 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025 (Presente Seguimiento Ambiental).

Con el fin de evitar duplicidad de información, se remite a las consideraciones y observaciones de carácter general realizadas para el seguimiento del año 2025 en la actividad “Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa” en las cuales se hace la descripción de la información presentada por la AEROCIVIL mediante las comunicaciones con radicados ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025 y 20256201374622 del 6 de noviembre de 2025 a través de las cuales brinda respuestas parciales a los requerimientos establecidos en el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, así como a través de los ICA 19 (primer semestre de 2024), ICA 20 (segundo semestre de 2024) e ICA 21 (primer semestre de 2025), objeto de revisión en el presente seguimiento ambiental específico, en atención al requerimiento 3 de Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 y reiterado a través del numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 relacionado con la implementación de las acciones contenidas en los cronogramas asociados al plan de acción con plazo de cumplimiento durante el primer y segundo semestre del año 2022 y primer semestre del año 2023.

Conclusión: De acuerdo con la trazabilidad temporal realizada a la implementación de esta acción por parte de la AEROCIVIL, tal como se describió anteriormente, los soportes documentales mencionados y aportados por el titular de la licencia ambiental no han soportado su ejecución y a la fecha, la actividad registra un incumplimiento superior a dos años y cuatro meses con relación al primer semestre de 2023.

Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad.

De acuerdo con registro en el Concepto Técnico 1809 del 8 de abril de 2022 acogido mediante la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, esta actividad se define de la siguiente manera:

“(…) V. Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad

(…) “se determinarán las áreas de resultado de comparación de la información de los acápite III (Tratamiento de datos, acústicos, prediales y socioeconómicos) y IV (Análisis y yuxtaposición cartográfica, acústica y social) producto de la operación de Fase II, identificando zonas de alta sensibilidad acústica donde se ubican viviendas e instituciones a las cuales se aplicará el denominado “Formato de diligenciamiento espacial”.

(…)”

De acuerdo con lo anterior, frente a esta actividad cuyo plazo de cumplimiento se definió para el primer semestre del año 2023, se hacen las siguientes consideraciones teniendo en cuenta que se

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

incluye la trazabilidad temporal de la verificación realizada por parte de esta Autoridad al cumplimiento de esta acción:

Seguimiento Año 2023 - Periodo 10 de junio de 2022 al 6 de septiembre de 2023.

En seguimiento ambiental general realizado al expediente LAM0209 registrado en Concepto Técnico 8622 del 6 de diciembre de 2023 acogido por Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023, respecto a esta acción se consideró lo siguiente:

“(…) No se hallan soportes documentales que evidencien el avance y cumplimiento de esta actividad dentro del plan de acción la cual estaba contemplada para ser ejecutada en el primer semestre del año 2023, sin embargo, ni en el ICA 16, ni en la información que reposa en esta Autoridad a través del Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA se halla información asociada al cumplimiento de esta actividad (…)”

Seguimiento Año 2024 - Período de Seguimiento Ambiental Específico al Componente Atmosférico 11 de junio de 2022 al 17 de abril de 2024.

Teniendo en cuenta que, dada la ausencia de información por parte de la AEROCIVIL asociada al cumplimiento de esta actividad tal como se mencionó en seguimiento del año 2023, se estableció el requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023:

*“(…) **REQUERIMIENTO 3.** Presentar los soportes documentales (primer y segundo semestre de 2022 y primer semestre de 2023) de los avances trimestrales de cada una de las actividades planteadas en el cronograma y metodologías para el desarrollo del plan de acción que garantice el cumplimiento de la norma de ruido para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia (incluye avances en el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia y el plan de cumplimiento de norma de ruido), información que también deberá ser socializada a las comunidades y autoridades del área de influencia, de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso.*

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 (…)”

Para el año 2024 esta Autoridad Nacional realiza seguimiento específico al componente atmosférico, el cual se registra en Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024 acogido por el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, haciendo las siguientes consideraciones respecto al cumplimiento de este requerimiento, específicamente de la presente actividad:

“(…) Esta acción de manera lógica debe ser el resultado de la combinación monitoreo acústico dentro del área de influencia junto al modelo de propagación sonora, no obstante, en consulta de los informes de monitoreo de ruido y de modelación incluidos dentro del ICA 17 y anexo a la comunicación con radicado ANLA 20236200311932 del 5 de julio de 2023, no halla información que confirme por parte de la AEROCIVIL la identificación de áreas de alta sensibilidad, por lo cual se considera que no se cumple con esta actividad. (…)”

Durante esta evaluación, inicialmente se señaló que, al revisar la información contenida en el ICA 17 y los anexos remitidos mediante el radicado ANLA 20236200311932 del 5 de julio de 2023, no se

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

encontraba evidencia de que la AEROCIVIL hubiera identificado áreas de alta sensibilidad acústica. Sin embargo, era necesario aclarar que la información aportada a través de dicho radicado no correspondía a un avance del Plan de Acción, sino que atendía obligaciones distintas derivadas de la Medida 6 - Simulación y cálculo de contornos de ruido, en cumplimiento a la FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido.

En otras palabras, los documentos enviados por la AEROCIVIL estaban orientados a actualizar la curva LDN 65 dB y a reportar los modelos de propagación sonora del año 2022, por ende, no contenían los análisis prediales, socioeconómicos ni la yuxtaposición cartográfica que se requieren para definir áreas acústicas de alta sensibilidad en el marco del Plan de Acción.

Aclarado lo anterior, y tras revisar la información que la AEROCIVIL aportó durante el periodo evaluado, esta Autoridad confirmó que no se entregó ningún insumo técnico ni documento que demostrara avances en la identificación o delimitación de áreas acústicas de alta sensibilidad asociadas a la operación bajo Fase II. Por esta razón, y dado que el plazo de cumplimiento de esta actividad venció en el primer semestre de 2023, se determinó que la AEROCIVIL no cumplió con esta obligación durante el periodo evaluado.

Seguimiento Año 2025 – Periodo 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025 (Presente Seguimiento Ambiental).

Con el fin de evitar duplicidad de información, se remite a las consideraciones y observaciones de carácter general realizadas para el seguimiento del año 2025 en la actividad “Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa” en las cuales se hace la descripción de la información presentada por la AEROCIVIL mediante las comunicaciones con radicados ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025 y 20256201374622 del 6 de noviembre de 2025 a través de las cuales brinda respuestas parciales a los requerimientos establecidos en el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, así como a través de los ICA 19 (primer semestre de 2024), ICA 20 (segundo semestre de 2024) e ICA 21 (primer semestre de 2025), objeto de revisión en el presente seguimiento ambiental específico, en atención al requerimiento 3 de Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 y reiterado a través del numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 relacionado con la implementación de las acciones contenidas en los cronogramas asociados al plan de acción con plazo de cumplimiento durante el primer y segundo semestre del año 2022 y primer semestre del año 2023.

No obstante, en la verificación realizada para el presente seguimiento se observó que, junto con los ICA 20 e ICA 21, la AEROCIVIL entregó un archivo en Excel denominado “Inventario Edificaciones Sensibles área 65 dB LDN”, acompañado de la cartografía en formato KML y de un mapa temático que muestra colegios, jardines infantiles, bibliotecas y centros de salud ubicados dentro del área de influencia acústica. Al revisar este conjunto de información y superponer el KML con la base cartográfica, se identificó que el contorno de 65 dB LDN empleado para construir dicho inventario corresponde al modelo de propagación sonora remitido mediante el radicado ANLA 20246201291952 del 8 de noviembre de 2024. Si bien este modelo fue elaborado para dar cumplimiento a la Medida 6. Medidas de simulación y cálculo de contornos de ruido de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones - Manejo y Control de Ruido, la AEROCIVIL lo utilizó como referencia para estimar las áreas sensibles, lo cual explica las diferencias observadas en la selección de edificaciones.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

La documentación aportada por la AEROCIVIL mediante los radicados 20246200671942 del 14 de junio de 2024 y 20246201291952 del 8 de noviembre de 2024 corresponde a la entrega de los modelos de propagación sonora construidos para el escenario operacional del año 2023. En estas comunicaciones, la entidad remitió los archivos “20240706_MPR_SKBO_2023_Final.pdf” y “MPR_SKBO_2023_13092024.pdf”, ambos vinculados con la modelación del ruido aeronáutico del Aeropuerto Internacional El Dorado. Si bien estos documentos describen la metodología empleada, los indicadores acústicos calculados y la información aeronáutica y geográfica utilizada, el análisis técnico permitió identificar limitaciones que impiden validar de manera confiable el contorno LDN 65 dB(A) que la AEROCIVIL empleó como base para definir las áreas sensibles.

Uno de los aspectos más relevantes es la falta de trazabilidad temporal en las trayectorias de radar. Los archivos no contienen fechas asociadas a los registros, lo que impide identificar con exactitud el periodo operacional representado. Esto es especialmente importante, dado que la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 establece que la modelación de la Fase II debía construirse con un año operativo comprendido entre el segundo semestre de 2022 y el primer semestre de 2023, integrando los insumos del Acápíte II. Sin esta precisión, no es posible determinar si los datos corresponden al periodo exigido ni si reflejan de forma adecuada las condiciones reales de operación.

A ello se suma la identificación de dos conjuntos de trayectorias con el mismo número de registros para los dos modelos de 2023, pero que no corresponden al mismo objeto espacial, lo que genera dudas sobre su origen y representatividad. Este aspecto cobra relevancia si se considera que, durante los meses de enero a mayo de 2023, se presentaron variaciones operativas que modificaron la distribución del ruido.

La revisión también evidenció vacíos en los archivos nativos del modelo. En el archivo CadnaA, asociado a las operaciones en tierra, no se encontraron rutas de rodaje ni fuentes de ruido que permitieran verificar la parametrización utilizada. Esta ausencia limita la posibilidad de contrastar los resultados con los insumos y afecta la confiabilidad del contorno generado.

Como consecuencia de estas limitaciones, el contorno de 65 dB(A) utilizado por la AEROCIVIL presenta variaciones espaciales relevantes frente al área de influencia autorizada en el numeral 1 de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021, mostrando en términos generales una variación aproximada del 9,6 %. En el costado norte, particularmente sobre la localidad de Engativá, el modelo evidencia una ampliación del contorno, lo que conduce a incluir edificaciones ubicadas por fuera del área de influencia oficialmente definida.

Paralelamente, en el costado sur, especialmente en la localidad de Fontibón, se observa una reducción del área modelada respecto a la delimitación establecida en la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021. Esta disminución genera la exclusión de edificaciones que deberían mantenerse dentro del área de influencia definida, incluyendo varios equipamientos sociales y educativos identificados por esta Autoridad.

Aunque la actualización del contorno presentada por la AEROCIVIL para definición de áreas acústicas de alta sensibilidad podría reflejar de manera más precisa algunas condiciones operativas recientes y aportar información valiosa para el análisis acústico, su validez técnica no puede verificarse debido a la falta de trazabilidad sobre las trayectorias, los periodos operativos modelados y los insumos exigidos en la Resolución 801 del 22 de abril de 2022. Esta ausencia metodológica afecta directamente la interpretación de los resultados y la coherencia entre los distintos productos entregados.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Así las cosas, es pertinente que la AEROCIVIL tenga en cuenta que, frente a la acción “Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad”, la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 establece que estas áreas deben construirse mediante la integración del análisis acústico con la información predial, social y urbana, con el fin de identificar sectores donde convergen niveles elevados de ruido con la presencia de receptores vulnerables.

Sin embargo, en la documentación presentada no se evidencia la integración prevista en los acápite III y IV, toda vez que, no se observaron soportes que demostraran la articulación entre las variables acústicas y la caracterización predial, socioeconómica y de uso del suelo. Aunque parte del análisis pudo haber sido realizado por el titular de la licencia ambiental, su ausencia en la documentación impide verificar su alcance y consistencia metodológica.

Ahora, como ya fue mencionado anteriormente, en verificación de la información remitida por la AEROCIVIL a través de las comunicaciones con radicados ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025 y 20256201374622 del 6 de noviembre de 2025 mediante los cuales brinda respuestas parciales a los requerimientos establecidos en el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, su contenido se enfoca en la respuesta a requerimientos relacionadas con ajustes a fichas del componente atmosférico del Plan de Manejo Ambiental y del Plan de Seguimiento y Monitoreo del proyecto y a los literales a, c y f del numeral 3 del artículo segundo, los cuales refieren la presentación de información asociada a medidas de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y control de Ruido, confirmando que no incluyen información relacionada con los requerimientos asociados al plan de acción.

En lo que corresponde a la revisión de ICA 19, 20 y 21 objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental específico, se tiene respecto a la actividad “Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad”:

ICA 19 (primer semestre de 2024):

La AEROCIVIL a través del formato ICA 3a hace referencia a haber atendido el requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 (mediante el cual fue requerida la presentación de soportes documentales de la implementación de las actividades con plazo de cumplimiento durante el primer y segundo semestre del año 2022 y primer semestre de 2023) mediante comunicación con radicado ANLA 20246200216872 del 28 de febrero de 2024 en cuyo contenido frente al requerimiento indicado menciona:

*“(…) **Respuesta:** A fin de dar cumplimiento a este requerimiento, la Aerocivil presenta el radicado No. 2023261030039526 del avance del Plan de Acción, del día 23 de diciembre de 2023. **Ver Anexo “Req 3 (…)”***

Sobre el anterior radicado es necesario aclarar que, el consecutivo mencionado por la AEROCIVIL corresponde al generado por su propio sistema, correspondiendo al radicado ANLA 20236201071302 del 29 de diciembre de 2023 y el cual fue verificado en seguimiento específico adelantado al componente atmosférico en el año 2024 registrado en Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024 acogido por el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.

ICA 20 (segundo semestre de 2024) e ICA 21 (primer semestre de 2025):

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

En lo que corresponde a este ICA, AEROCIVIL mediante el formato ICA 3a hace el mismo reporte frente a la atención del requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 reportado en el ICA 19.

En lo que corresponde al ICA 21, tal como ya fue mencionado, este no incluyó como anexo el formato ICA 3a, respecto de lo cual esta Autoridad producto de la Verificación Preliminar del ICA 21 – VPI, notificó a la AEROCIVIL a través de la comunicación con radicado 20254700958741 del 10 de noviembre de 2025, indicando que el mismo es NO CONFORME, entre otros aspectos debido a la no inclusión del formato ICA 3a en el cual es necesario que la AEROCIVIL reporte el estado actual de las obligaciones vigentes, su avance y/o cumplimiento

No obstante, lo anterior, para los ICA 20 y 21, la AEROCIVIL incluye en los anexos una carpeta denominada “15. PLAN DE ACCIÓN” haciendo claridad en que este anexo para ambos ICA es el mismo, es decir, contienen los mismos archivos e información; hallando las siguientes subcarpetas:

- Edificaciones Sensibles/KML: Esta subcarpeta contiene archivos kmz en los cuales se observa información geográfica sobre áreas identificadas por la AEROCIVIL en las cuales se localizan edificaciones denominadas “sensibles” categoría dentro de la que se hallan bibliotecas, instituciones educativas incluidos jardines infantiles, instituciones de cuidado para población adulto mayor e instituciones adscritas a la red del sector salud en las localidades de Fontibón y Engativá de la ciudad de Bogotá.

(Ver imagen de página 122 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025).

En el insumo presentado se identifican zonas donde la concentración de edificaciones sensibles alcanza rangos entre 4–8,1 y 8,1–20,3 edificaciones por km², agrupando jardines infantiles, instituciones educativas, bibliotecas y equipamientos en salud. Este patrón de densidad permite reconocer núcleos territoriales donde la presencia de receptores sensibles es especialmente marcada dentro del área de influencia, lo cual constituye un aporte relevante para comprender la distribución espacial de estas infraestructuras.

Sin embargo, aunque la aplicación de un análisis de densidad Kernel representa un avance en la lectura espacial del territorio, su utilidad es limitada debido a que la AEROCIVIL no suministró una memoria metodológica que permita comprender cómo fue construido el producto. No se cuenta con información sobre:

- Las fuentes de datos utilizadas y su fecha de actualización,
- Los criterios de selección de las edificaciones incluidas,
- los parámetros del estimador (radio de búsqueda, función de núcleo, resolución espacial),
- ni el periodo operacional que representa el análisis.

Tampoco se evidenció un cruce explícito e integrado entre la densidad obtenida y la información predial, socioeconómica o de uso del suelo, insumos indispensables para interpretar la sensibilidad acústica desde una perspectiva territorial completa.

En este contexto, el mapa de densidad no puede asumirse como la delimitación formal de las áreas acústicas de alta sensibilidad exigidas en la Resolución 801 de 22 de abril de 2022. Se trata únicamente de un insumo parcial.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

- Inventario Edificaciones Sensibles área 65dB LDN: El cual corresponde a archivo excel que contiene sistematización de los datos de las edificaciones sensibles incluidas por la AEROCIVIL de manera geográfica en el archivo antes descrito.

(Ver imagen de la página 123 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025).

Sobre lo anterior, en revisión por parte de esta Autoridad de la información descrita permitió identificar diferencias sustanciales entre la información de carácter social con que cuenta esta Autoridad, la base cartográfica del IDECA y el inventario presentado por la AEROCIVIL, respecto de lo cual, a continuación, se relaciona la diferencia de información hallada producto de los análisis comparativos, realizados por esta Autoridad:

- ✓ Infraestructura social de alta sensibilidad acústica que no fue identificada y presentadas por la AEROCIVIL dentro del área de influencia abiótica (curva de ruido o de 65dBA del proyecto establecida en el numeral 1 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021:

En la tabla de las páginas 124 y 125 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025, se relaciona la base de datos elaborada por esta Autoridad en la cual se encuentra el registro de edificaciones ubicadas en las localizadas de Engativá y Fontibón que pueden catalogarse como de alta sensibilidad acústica dentro del área de influencia para el medio abiótico definida según la curva de ruido de 65dB(A), pero que en los registros presentados por la AEROCIVIL no se encuentran incluidos.

En la figura de página 126 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025 se muestra, de manera geográfica, la ubicación de las edificaciones de alta sensibilidad acústica previamente listadas por ANLA, dentro del polígono del área de influencia definida para el medio abiótico en el numeral 1 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

La figura de página 126 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025 permite ver cómo el contorno LDN 65 dB(A) utilizado por la AEROCIVIL se superpone con el área de influencia autorizada por esta Autoridad. Al hacer esta comparación, es evidente que en los ICA 20 y 21 no se incluyeron varias edificaciones sensibles que sí están dentro del polígono definido para el medio abiótico del proyecto. En el mapa se muestran únicamente las edificaciones que la ANLA identificó y que no aparecen en el inventario de la AEROCIVIL, lo que permite resaltar de manera directa las omisiones encontradas.

Ahora, si bien es comprensible que la información sobre bibliotecas comunitarias sea más difícil de obtener, dado que muchas no hacen parte de redes oficiales, la ausencia de la Biblioteca Pública La Giralda sí constituye una omisión relevante, al tratarse de un equipamiento institucional y de carácter obligatorio para la validación interinstitucional establecida en la Resolución 801 de 22 de abril de 2022.

En la cartografía IDECA, las bibliotecas no aparecen registradas como infraestructuras independientes, sino asociadas a instituciones educativas que cuentan con espacios de lectura. Esto refleja que la fuente técnica no captó la existencia de bibliotecas públicas ni comunitarias activas en el territorio. Su omisión en el inventario del titular constituye una inexactitud importante, pues estas instalaciones cumplen funciones educativas y culturales esenciales, y deben ser reconocidas como receptores sensibles, por eso es tan importante la articulación con las entidades encargadas. Así mismo, la comparación evidencia que el inventario del titular es parcial, pues varios centros asistenciales y hogares geriátricos dentro del área de influencia definida en el numeral 1 del artículo

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, no fueron incluidos en la información entregada. Esto es especialmente relevante por esta Autoridad, toda vez que, estas instituciones atienden población mayor, siendo vulnerables al ruido aeronáutico. Teniendo en cuenta lo anterior, es necesario que la AEROCIVIL incluya dentro el inventario de edificaciones sensibles la infraestructura listada en la tabla anterior, lo cual motiva se genere el respectivo requerimiento.

Adicional a lo anterior, existe otro factor que se observa no incluye la AEROCIVIL respecto al inventario de edificaciones sensibles presentado, correspondiente este a las obligaciones contenidas en los subnumerales 9.2, 9.3, 9.5 (subnumerales 9.5.1, 9.5.2, 9.5.3, 9.5.4, 9.5.5 y 9.5.6) del numeral 9 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y que a la letra dice:

*“(…) **ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO.** La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá cumplir con las obligaciones que a continuación se indican, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo y presentar los registros documentales en el término que establezca cada obligación: (…)”*

“(…)”

9. Realizar un inventario de viviendas y edificaciones sensibles (servicios de salud, educación, culturales, recreativos y de atención a población vulnerable) que permita establecer claramente las condiciones previas (línea base) a la implementación de las medidas de control de ruido en el receptor que harán parte del Plan de Acción para mitigar el ruido de la operación aérea.

9.2. El inventario de viviendas y edificaciones sensibles (servicios de salud, educación, culturales, recreativos y de atención a población vulnerable), debe presentarse durante la Fase II autorizada en esta modificación y hace parte de los prerrequisitos para dar inicio a la Fase III.

9.3. La metodología para el desarrollo del Inventario de viviendas e instituciones existentes en el AI debe incluir las acciones de información y concertación con las comunidades teniendo en cuenta que las reuniones comunitarias deben dirigirse a grupos pequeños de modo que sea posible atender asertivamente todas las inquietudes que se presenten y se cuente con población cuyas viviendas presenten características relativamente homogéneas.

9.5. En cuanto al inventario de viviendas y edificaciones sensibles, se debe tener en cuenta lo siguiente:

9.5.1. El inventario de viviendas y edificaciones sensibles con su respectiva caracterización, hace parte de las medidas de mitigación de ruido en el receptor que defina la Aerocivil en su Plan de Acción, porque es la base para identificar cómo se correlacionan las características físicas de las viviendas y edificaciones sensibles, los usos que dan sus ocupantes y sus características socioeconómicas con la aplicabilidad específica de la medida para cada caso; pues de una adecuada definición del modo en que se implementarán las medidas del Plan de Acción para cada caso, depende en su mayor parte el éxito de la mitigación.

9.5.2. Contar con un consentimiento o rechazo escrito de los representantes de viviendas y demás edificaciones objeto de medidas de mitigación de ruido en el receptor, para lo cual será necesario desarrollar una fase previa al inventario, correspondiente al proceso de información y participación de la comunidad y sus líderes. Se deberá garantizar el suministro de información sobre El Plan de Acción con lo que se plantea en general para las viviendas y edificaciones sensibles, la importancia y necesidad de recopilar información fidedigna, el cronograma de todo

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

el Plan, la metodología de implementación de la medida, las características del consentimiento informado y la proyección de efectividad de la medida respecto al escenario inicial.

9.5.3. Todos los encuentros comunitarios deben contar con actas de reunión firmadas por la comunidad impactada por el proyecto que participe de las reuniones previas a la ejecución del inventario de viviendas y edificaciones sensibles.

9.5.4. Indistintamente del uso del suelo donde se encuentren las viviendas, todas las casas de habitación deben ser incluidas en las medidas de control de ruido en el receptor que harán parte del Plan de Acción, esto en armonía con la Constitución y los principios de la legislación ambiental colombiana, según los cuales, todo ciudadano colombiano tiene derecho a gozar de un ambiente sano.

9.5.5. No se debe condicionar las medidas de mitigación únicamente a las personas que cumplan los requisitos de Planeación Distrital y los Planes de Desarrollo y de Ordenamiento vigentes, es decir, para aquellas personas que se encuentren “en una situación de legalidad” en cuanto a sus construcciones. Lo anterior teniendo en cuenta que las medidas de protección ambiental tienen un carácter general y en ningún momento pueden condicionarse a una situación de legalidad.

9.5.6. La información recopilada deberá ser ingresada en una base de datos que permita revisiones mediante el uso de filtros y cruces de información. Se debe garantizar el acceso permanente de la ANLA a esta base de datos y a partir de ella, se elaborarán informes de avance a incluir como anexos de los Informes de Cumplimiento ambiental a presentar durante la ejecución del inventario y se debe presentar un informe final consolidado por unidad territorial menor (...).”

Teniendo en cuenta que, para el seguimiento específico al componente atmosférico realizado en el año 2024 acogido por Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 se identificó que la AEROCIVIL no había presentado soportes documentales que dieran cuenta de la atención de las anteriores obligaciones concluyendo su incumplimiento, esto debido a que tal como se mencionó, para la fecha de corte del seguimiento, el cronograma ya cursaba la actividad “Aplicación del formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica”, es decir, que la definición de áreas sensibles ya se había ejecutado y por ende el inventario de viviendas y edificaciones sensibles. Así las cosas, al no contar con respuesta a las anteriores obligaciones esta Autoridad reiteró el requerimiento mediante el numeral 4 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.

Ahora, en lo que corresponde a la verificación de la información que aplica para el presente seguimiento específico siendo esta los ICA 19 (primer semestre de 2024), ICA 20 (segundo semestre de 2024) y 21 (primer semestre de 2025), así como demás documentos que se encuentren dentro del corte documental definido siendo el 11 de noviembre de 2025, se tiene que la AEROCIVIL mediante los formatos ICA 3a incluidos en los ICA 19 y 20 indica lo siguiente:

ICA 19.

En lo que refiere a este ICA, la AEROCIVIL hizo el siguiente reporte para todos los numerales antes citados de la obligación:

“(...) Mediante radicado ANLA N° 2022059658-1-000 el cual tienen como asunto "Alcance a la radicación ANLA: 2022044998-1-000 Fase I Modificación de licencia Ambiental Aeropuerto

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Internacional El Dorado - Expediente LAM0209” se notifica la propuesta de cronograma de plan de acción por parte de la Aeronáutica Civil y se entrega el formato de inventario de viviendas y edificaciones sensibles, ANLA mediante resolución 801 del 22 de abril de 2022 ratifica el cumplimiento del cronograma propuesto para el plan de acción en donde las actividades pertinentes al inventario de viviendas y edificaciones sensibles.

Con referencia al radicado ANLA No. 20246200216872 del 28 de febrero de 2024, se presentó la Respuesta Parcial No. 1 al Acta No. 888 del 2023 emitido por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) en relación al Aeropuerto Internacional El Dorado. En este documento se incluye la respuesta correspondiente al presente requerimiento (...)”

Sobre lo mencionado, es preciso considerar que respecto al radicado 2022059658-1-000 fechado el 30 de marzo de 2022 relacionado por la AEROCIVIL en su reporte, este corresponde a información de alcance presentada como prerrequisito para el avance de la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado de fase I a fase II, y en la cual se observa la siguiente información:

- *Niveles de ruido y clasificación cuota de ruido*
- *Ajuste de tiempos planteados en cronogramas relacionados con el inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido y diseño y construcción de barreras*
- *Ajuste a formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica*

No obstante, no se refleja respuesta a cada una de las obligaciones listadas en el numeral 9 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

Ahora, con relación al radicado mediante el cual la AEROCIVIL indica haber dado respuesta a los requerimientos del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2021, no se hallan soportes documentales que den cuenta de haber incluido la información de las obligaciones aquí evaluadas, además porque en esa actuación administrativa la obligación no fue reiterada.

ICA 20.

En lo que refiere a este ICA, la AEROCIVIL hizo el siguiente reporte para todos los numerales antes citados de la obligación:

“(...) Esta actividad se encuentra ligada con el cronograma aprobado por ANLA dentro de la resolución 801 de 2022, en donde los soportes de este ítem se entregarán de acuerdo a lo establecido dentro del Artículo segundo, numeral 1 de esta resolución.

Con referencia al radicado ANLA No. 20246200216872 del 28 de febrero de 2024, se presentó la Respuesta Parcial No. 1 al Acta No. 888 del 2023 emitido por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) en relación al Aeropuerto Internacional El Dorado. En este documento se incluye la respuesta correspondiente al presente requerimiento.

Para el periodo de reporte se identificaron las áreas de mayor densidad y ubicación de edificaciones sensibles en el área de 65 dB. Dentro del análisis se tuvieron en cuenta las bibliotecas, colegios, geriátricos, jardines infantiles y red adscrita de salud

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

La aplicación del formato de viviendas y edificaciones se priorizará en un primer momento, sobre estas edificaciones encontradas. El consolidado de edificaciones se encuentra adjunto en el Anexo 15. Plan de acción- Edificaciones sensibles (...)

Referente al radicado fechado el 28 de febrero de 2024, ya se hicieron las consideraciones pertinentes en lo descrito para el ICA 19, toda vez que la AEROCIVIL reporta para ambos periodos la misma información.

Ahora referente al reporte sobre la identificación de edificaciones sensibles, la información ya se tuvo en cuenta y frente a ella se hicieron las consideraciones pertinentes de su evaluación en el presente numeral, no obstante, la información no da alcance a la respuesta clara, organizada, concisa y con los debidos soportes documentales, frente a lo requerido en los subnumerales 9.2, 9.3, 9.5 (subnumerales 9.5.1, 9.5.2, 9.5.3, 9.5.4, 9.5.5 y 9.5.6) del numeral 9 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

ICA 21.

En lo que refiere a este ICA, la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a por lo tanto a través de este no es posible conocer información sobre la respuesta a esta obligación; tampoco en la descripción de actividades ni en los soportes documentales presentados para este periodo se observa se haya dado atención a esta obligación por parte de la AEROCIVIL.

En conclusión de lo descrito anteriormente, se tiene que esta Autoridad Nacional determinó que la información presentada por la AEROCIVIL no cumple con los criterios técnicos establecidos, por lo cual, es necesario que se vincule al inventario de edificaciones sensibles la infraestructura social listada en la tabla anterior, asegurando una evaluación ambiental rigurosa y la protección efectiva de las comunidades receptoras del impacto de ruido aeronáutico, así como debe ser vinculada la información y atención a las obligaciones establecidas para el inventario de viviendas y edificaciones sensibles a través de los subnumerales 9.2, 9.3, 9.5 (subnumerales 9.5.1, 9.5.2, 9.5.3, 9.5.4, 9.5.5 y 9.5.6) del numeral 9 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, esta obligación objeto de reiteración en el presente seguimiento específico.

✓ *Infraestructura social de alta sensibilidad acústica que no fue identificada por la AEROCIVIL en su inventario y que se ubican dentro de la curva ampliada que fue presentada por esa Entidad:*

De acuerdo con la información presentada por la AEROCIVIL a través del radicado ANLA 20246201291952 del 8 de noviembre de 2024, se pudo corroborar que el modelo remitido se basó en un área de influencia cuyo contorno se nota más amplio al impuesto por esta Autoridad a través del numeral 1 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, lo que llevó a esa entidad a incluir instituciones fuera del área de influencia, no obstante, es preciso advertir que, parte de los análisis realizados por esta Autoridad Nacional, llevaron a conocer diferentes instituciones, entre estos, colegios y centros geriátricos que se ubican en el campo entre la curva de los 65dBA autorizada por la ANLA y ese contorno ampliado que fue remitido por la AEROCIVIL.

(Ver tabla de la página 131 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025).

(Ver figura de la página 132 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025).

Al analizar la información entregada, y conforme a lo dispuesto en la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, que establece para esta actividad que la identificación de áreas acústicas de alta

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

sensibilidad debe derivarse de la integración de los datos acústicos, prediales, sociales y cartográficos definidos en los acápite III y IV, se determinó que el contorno utilizado carece de la trazabilidad requerida respecto de los datos, criterios y cruces metodológicos que exige la Resolución, lo que puede generar vacíos y desajustes en la identificación de las edificaciones sensibles.

Esto no implica que el contorno presentado no pueda reflejar condiciones operativas recientes, sin embargo, con la información disponible, no es posible verificar su coherencia ni su validez metodológica.

✓ **Infraestructura social de alta sensibilidad acústica identificada por la AEROCIVIL y la ANLA.**

Ahora bien, teniendo en cuenta que esta Autoridad cuenta con una base de datos en la cual se registran y actualizan permanentemente datos sobre los diferentes grupos de valor o actores sociales identificados hacen parte del área de influencia definida para el proyecto a través del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, así como de la infraestructura social, instituciones, entidades, entre otros en general que hacen parte del contorno definido como área de influencia para el medio socioeconómico y dentro del cual se halla el contorno definido para el componente ruido (65dB), a continuación se listan aquellas edificaciones sensibles identificadas por la AEROCIVIL y que también hacen parte de la identificación realizada por la ANLA.

(Ver tabla de las páginas 133 a 136 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025).

(Ver figura de la página 136 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025).

Conclusión:

*En síntesis, del seguimiento efectuado por esta Autoridad desde la entrada en operación de la Fase II (1 de julio de 2022) y a lo largo de los periodos evaluados en 2023, 2024 y en el presente seguimiento específico, se concluye que la AEROCIVIL **no ha cumplido con la obligación de definir las áreas acústicas de alta sensibilidad**, cuyo plazo estaba establecido para el primer semestre de 2023.*

Al respecto, debido a que durante los primeros años de evaluación no se aportaron soportes que evidenciaran avances en la delimitación de estas áreas ni en la integración de los componentes acústico, predial, social y cartográfico, pese a los requerimientos realizados, especialmente el requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental de 6 de diciembre de 2023, reiterado en el numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 de 2024.

En los periodos más recientes, aunque en los ICA 20 y 21 la AEROCIVIL incorporó un inventario de edificaciones sensibles acompañado de cartografía temática, se determinó que dicho ejercicio fue construido a partir de un contorno LDN 65 dB(A) distinto al establecido en el numeral 1 del artículo tercero de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021 y basado en un modelo remitido en noviembre de 2024 que no pudo ser validado técnicamente. La falta de trazabilidad de las trayectorias de radar, la ausencia de fechas operacionales, los vacíos en los archivos nativos del modelo y la imprecisión sobre el periodo representado impiden corroborar que el contorno refleje adecuadamente las condiciones exigidas para la definición de estas áreas.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

A ello se suma que el inventario de edificaciones sensibles presenta omisiones relevantes, al no incluir múltiples equipamientos educativos, de salud, bibliotecas y centros de atención a personas mayores ubicados tanto dentro del área establecida de 65 dB(A) como dentro del propio contorno utilizado por la AEROCIVIL. Estas omisiones afectan la correcta identificación de los receptores sensibles y comprometen la delimitación de las áreas de alta sensibilidad acústica.

Adicionalmente, si bien se observó la utilización de un análisis de densidad Kernel para identificar zonas con mayor concentración de edificaciones sensibles, este insumo no puede considerarse como delimitación formal de áreas acústicas de alta sensibilidad. La ausencia de una memoria metodológica que explique las fuentes de datos, criterios de selección, parámetros del estimador y su integración con la información predial, social y de uso del suelo, limita su utilidad y evidencia inconsistencias en la construcción del inventario reportado por la AEROCIVIL.

En consecuencia, aunque se reconocen avances parciales en la recolección y representación de algunos datos, estos no permiten concluir el cumplimiento de la obligación, pues no se logra una delimitación técnicamente robusta, trazable, metodológicamente consistente ni socialmente validada de las áreas acústicas de alta sensibilidad, como exige la Resolución 801 del 22 de abril de 2022.

*Por lo anterior, esta Autoridad concluye que la AEROCIVIL **no ha cumplido**, a la fecha del presente seguimiento, con la obligación de definir las áreas acústicas de alta sensibilidad. Al corte documental de 11 de noviembre de 2025, esta actividad registra un atraso superior a dos años y cuatro meses respecto del plazo previsto para el primer semestre de 2023.*

Responsabilidades adjudicadas a las autoridades aeronáuticas indicadas por la OACI.

Esta actividad fue definida por la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022 así:

“(…) Se iniciará las gestiones para definir las responsabilidades institucionales en materia de: definiciones acústicas y recomendaciones de mitigación en la gestión de ruido para el aeropuerto según el concepto de “Enfoque equilibrado de ruido”, utilizando los datos acústicos de un registro de 6 años de monitoreo continuo (…)”

De acuerdo con lo anterior, frente a esta actividad cuyo plazo de cumplimiento se definió para el primer semestre del año 2023, se hacen las siguientes consideraciones teniendo en cuenta que se incluye la trazabilidad temporal de la verificación realizada por parte de esta Autoridad al cumplimiento de esta acción:

Seguimiento Año 2023 - Periodo 10 de junio de 2022 al 6 de septiembre de 2023.

En seguimiento ambiental general realizado al expediente LAM0209 registrado en Concepto Técnico 8622 del 6 de diciembre de 2023 acogido por Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023, respecto a esta acción se consideró lo siguiente:

“(…) No se hallan soportes documentales que evidencien el avance y cumplimiento de esta actividad dentro del plan de acción la cual estaba contemplada para ser ejecutada en el primer semestre del año 2023, sin embargo, ni en el ICA 16, ni en la información que reposa en esta Autoridad a través del Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA se halla información asociada al cumplimiento de esta actividad (…)”

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Seguimiento Año 2024 - Período de Seguimiento Ambiental Específico al Componente Atmosférico 11 de junio de 2022 al 17 de abril de 2024.

Para el año 2024 esta Autoridad realiza seguimiento específico al componente atmosférico, el cual se registra en Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024 acogido por el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, haciendo las siguientes consideraciones respecto al cumplimiento el requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023, específicamente en lo relacionado con esta actividad:

“(…) la AEROCIVIL en la información registrada en el formato ICA 3a en lo que refiere al cumplimiento del plan de acción establecido mediante el numeral 1 de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022 menciona lo siguiente:

“(…)”

Organigrama de Aerocivil donde indica que de acuerdo a lo recomendado por la OACI, como se encuentra organizada con el fin de dar cumplimientos a las recomendaciones del ente internacional. (…)”

No obstante, el reporte no es claro y no remite a ningún anexo en donde se pueda apreciar el organigrama mencionado. De todas maneras, fueron verificados los anexos del ICA 18 en donde no se halló información al respecto y en verificación del informe descriptivo anexo se halló la inclusión de la imagen de un organigrama (página 59) , pero este corresponde al “Organigrama de la función encarga de del Cumplimiento Ambiental de la AEROCIVIL” el cual incluso no cuenta con adecuada resolución, por lo tanto no es legible la información que se pretende mostrar allí, lo cual no permite definir si cumple o no con lo requerido en esta actividad del plan acción.

De acuerdo con lo anterior se considera que la AEROCIVIL no cumple con la ejecución de esta acción al no presentar soportes documentales que permitan evidenciar el cumplimiento de esta actividad que según lo descrito en el cronograma del plan acción debió ejecutarse durante el primer semestre del año 2023 y hacer el respectivo reporte ante esta Autoridad en los informes de avance trimestral (…)”

Adicional a lo anterior, durante la verificación del ICA 17, la AEROCIVIL informó en el formato ICA 1a que, en el periodo analizado, había presentado un organigrama institucional alineado con las directrices de la OACI, con el propósito de demostrar coherencia organizacional frente a los lineamientos internacionales en gestión de ruido.

Sin embargo, aunque esta mención se encontraba relacionada con el espíritu general de la actividad, la AEROCIVIL no indicó la ubicación del organigrama dentro de los anexos ni aportó una definición concreta de las responsabilidades específicas asignadas a cada dependencia en materia acústica y de mitigación del ruido, tal como exige la actividad evaluada.

En consecuencia, esta Autoridad concluyó que no se cumplió con la actividad, dado que no se evidenció la definición formal de responsabilidades ni la documentación requerida para acreditar su desarrollo.

Seguimiento Año 2025 – Período 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025 (Presente Seguimiento Ambiental).

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Con el fin de evitar duplicidad de información, se remite a las consideraciones y observaciones de carácter general realizadas para el seguimiento del año 2025 en la actividad “Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa” en las cuales se hace la descripción de la información presentada por la AEROCIVIL mediante las comunicaciones con radicados ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025 y 20256201374622 del 6 de noviembre de 2025 a través de las cuales brinda respuestas parciales a los requerimientos establecidos en el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, así como a través de los ICA 19 (primer semestre de 2024), ICA 20 (segundo semestre de 2024) e ICA 21 (primer semestre de 2025), objeto de revisión en el presente seguimiento ambiental específico, en atención al requerimiento 3 de Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 y reiterado a través del numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 relacionado con la implementación de las acciones contenidas en los cronogramas asociados al plan de acción con plazo de cumplimiento durante el primer y segundo semestre del año 2022 y primer semestre del año 2023.

Conclusión: De acuerdo con la trazabilidad temporal realizada a la implementación de esta acción por parte de la AEROCIVIL, tal como se describió anteriormente, los soportes documentales mencionados y aportados por el titular de la licencia ambiental no han soportado su ejecución. Para la fecha de corte documental del seguimiento (11 de noviembre de 2025), la actividad presenta un retraso mayor a dos años y cuatro meses en comparación con el plazo señalado para el primer semestre de 2023.

Instrumentos de planeación y gestión del uso del suelo.

Esta actividad fue definida por la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022 así:

“(…) Consiste en mesas de trabajo con la secretaria distrital de planeación para abordar las normas comunes de tratamientos urbanísticos en especial atención el Anexo 5 (proyecto de acuerdo) acápite 1.1 “limitante general de alturas a toda edificación en el área urbana”. Se proporcionará estudios acústicos por la implementación de la fase II operativa, con el fin de tener en cuenta las áreas de sensibilidad acústica. También la Aerocivil diseñará instrumentos o guías de planeación de aeropuertos según disposiciones del documento 9829 de la OACI (…)”

De acuerdo con lo anterior, frente a esta actividad cuyo plazo de cumplimiento se definió para el segundo semestre de 2022 y primer semestre del año 2023, se hacen las siguientes consideraciones teniendo en cuenta que se incluye la trazabilidad temporal de la verificación realizada por parte de esta Autoridad al cumplimiento de esta acción:

Seguimiento Año 2023 - Periodo 10 de junio de 2022 al 6 de septiembre de 2023.

En seguimiento ambiental general realizado al expediente LAM0209 registrado en Concepto Técnico 8622 del 6 de diciembre de 2023 acogido por Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023, respecto a esta acción se consideró lo siguiente:

“(…) No se hallan soportes documentales que evidencien el avance y cumplimiento de esta actividad dentro del plan de acción la cual estaba contemplada para ser ejecutada en el primer semestre del año 2023, sin embargo, ni en el ICA 16, ni en la información que reposa en esta

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Autoridad a través del Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA se halla información asociada al cumplimiento de esta actividad (...)

Seguimiento Año 2024 - Período de Seguimiento Ambiental Específico al Componente Atmosférico 11 de junio de 2022 al 17 de abril de 2024.

Para el año 2024 esta Autoridad realiza seguimiento específico al componente atmosférico, el cual se registra en Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024 acogido por el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, haciendo las siguientes consideraciones respecto al cumplimiento el requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023, específicamente en lo relacionado con esta actividad:

“(...) Referente a esta actividad, la AEROCIVIL en la información registrada en el formato ICA 3a incluido en el ICA 18 en lo que refiere al cumplimiento del plan de acción establecido mediante el numeral 1 de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022 menciona lo siguiente:

“(...)

Gestión ambiental ha venido desarrollando reuniones con la secretaria distrital de planeación. (...)

Sin embargo, frente a este reporte, como se observa, el mismo no remite a la verificación de algún soporte documental que demuestre el desarrollo de los espacios sostenidos con la Secretaría Distrital de Planeación. Así mismo, en revisión de la información contenida en los ICA 17 y 18 no se hallan soportes documentales que den cuenta de la ejecución de las reuniones con la entidad distrital mencionada por la AEROCIVIL, aspectos que motivan a esta Autoridad a considerar que la AEROCIVIL no cumple con la ejecución de esta actividad la cual debió ejecutarse durante el segundo semestre del 2022 y primer semestre del año 2023 y hacer el respectivo reporte ante esta Autoridad en los informes de avance trimestral (...)

En relación con esta actividad, la AEROCIVIL informó en el formato ICA 1a del ICA 17, en la pestaña PMA-01, que durante el periodo evaluado se realizaron encuentros y reuniones con la Secretaría Distrital de Planeación con el propósito de coordinar estrategias y avanzar en la articulación institucional requerida para el proyecto.

No obstante, la definición de esta actividad, establecida en el Concepto Técnico 1809 del 8 de abril de 2022 y acogido mediante la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, exige no solo la realización de mesas de trabajo con la Secretaría Distrital de Planeación, sino también la presentación de estudios acústicos relacionados con la fase II operativa, la consideración de áreas de sensibilidad acústica y el diseño de instrumentos de planeación conforme a las disposiciones del Documento 9829 de la OACI.

Tras la revisión documental, el equipo de Seguimiento Ambiental no encontró soportes que permitieran verificar la realización de las reuniones mencionadas ni evidencias del desarrollo técnico solicitado para esta actividad.

Seguimiento Año 2025 – Período 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025 (Presente Seguimiento Ambiental).

Con el fin de evitar duplicidad de información, se remite a las consideraciones y observaciones de carácter general realizadas para el seguimiento del año 2025 en la actividad “Formación de línea

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa” en las cuales se hace la descripción de la información presentada por la AEROCIVIL mediante las comunicaciones con radicados ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025 y 20256201374622 del 6 de noviembre de 2025 a través de las cuales brinda respuestas parciales a los requerimientos establecidos en el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, así como a través de los ICA 19 (primer semestre de 2024), ICA 20 (segundo semestre de 2024) e ICA 21 (primer semestre de 2025), objeto de revisión en el presente seguimiento ambiental específico, en atención al requerimiento 3 de Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 y reiterado a través del numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 relacionado con la implementación de las acciones contenidas en los cronogramas asociados al plan de acción con plazo de cumplimiento durante el primer y segundo semestre del año 2022 y primer semestre del año 2023.

Adicional a lo anterior, se precisa que la AEROCIVIL en el informe descriptivo incluido en el ICA 20 (segundo semestre de 2024), respecto a los conceptos de uso de suelo alrededor del Aeropuerto Internacional El Dorado, menciona:

“(…)

3.3.3.7 Conceptos uso del suelo

El uso del suelo alrededor del Aeropuerto El Dorado, es un aspecto clave para garantizar la eficiencia operativa, la seguridad aérea y la integración con el entorno urbano, por lo que a través de los años se ha ido trabajando en mejorar la gestión de este aspecto en conjunto con distintas entidades como son la Secretaría de ambiente, la Secretaría Distrital del hábitat, la secretaría Distrital de Planeación y por supuesto, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, para lo cual se emiten conceptos de uso del suelo con el fin de indicar los usos que se le pueden dar a un inmueble, de acuerdo con las normas urbanísticas, en aras de cumplir con lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial, evaluar la viabilidad de un proyecto y evitar al máximo impactos sobre las comunidades establecidas dentro de las áreas de influencia.

En este sentido, durante el segundo semestre del 2024 se recibieron un total de nueve solicitudes de conceptos, de las cuales cuatro (4) se correspondieron a la localidad de Engativá, cuatro (4) a Fontibón y una (1) no precisaba la localización del predio. Cabe resaltar que la totalidad de estos predios se encuentran en zonas incompatibles con el uso residencial y si bien, podrían tomar medidas de mitigación de ruido, no es lo recomendado. (...) *Cursiva y subrayado fuera del texto original.*

Sobre esto, aunque la AEROCIVIL no lo menciona de manera específica, es importante tener en cuenta que mediante comunicaciones con radicados ANLA 20246200894602 y 20246200896042 del 8 de agosto de 2024, esa entidad convocó a la ANLA a participar de espacio de gestión intersectorial el día 21 de agosto de 2024 en el marco del cumplimiento a la formulación de restricciones de uso de suelo por la actividad aeroportuaria, indicando lo siguiente:

“(…) Es así como se han presentado diferentes problemáticas que se presentan por la actual afectación en el área de influencia Aeroportuaria Directa e indirecta en el AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO de Bogotá D.C.; afectación que se deriva como consecuencia del desarrollo y construcción de proyectos urbanísticos de vivienda de interés social (VIS), por parte empresas constructoras, quienes ante los requerimientos de la AERONÁUTICA CIVIL manifiestan que desarrollan su objeto social, conforme a las resoluciones o licencias de construcción expedidas por las curadurías urbanas del Distrito y acatando los determinantes

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

ambientales expedidos por las entidades territoriales competentes del distrito es decir, Secretaria Distrital de Ambiente-SDA y Secretaria Distrital de Planeación.

La AERONÁUTICA CIVIL considera que los actos administrativos y consideraciones de las entidades territoriales que otorgan licencias de construcción y emiten determinantes ambientales para permitir la construcción de vivienda en el área de influencia aeroportuaria, vulneran la normatividad legal vigente y atentan contra el desarrollo económico y social del país, toda vez que, la infraestructura aeroportuaria y en especial el AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO de Bogotá D.C., es un polo de desarrollo nacional que no puede ni debe ser afectado en su licencia de operación por las decisiones que puedan o no adoptar los curadores urbanos del distrito capital.

Basados en el análisis previamente descrito, la AEROCIVIL, con el objetivo de mejorar el proceso de seguimiento al desarrollo de construcciones residenciales plantea una mesa de trabajo intersectorial con las funciones que le son asignadas a las siguientes entidades para el manejo, gestión y desarrollo del uso de suelo en las zonas aledañas al Aeropuerto Internacional El Dorado de conformidad con sus competencias (...)

A esta actividad asistió el Equipo de Seguimiento Ambiental de la ANLA, así como representantes de diferentes entidades de carácter distrital y nacional. En este espacio se abordaron temas relacionados con el conflicto de uso de suelo que viene dándose en el área de influencia definida para el proyecto determinada por la curva de ruido de 65dBA, no obstante si bien, son gestiones que adelanta la AEROCIVIL para atender aspectos de conflictividad en el territorio respecto a la operación de la terminal aérea, es necesario que esa entidad documente este tipo de gestiones, así como es importante que presente ante esta Autoridad un balance sobre el avance y el resultado de este tipo de espacios respecto al objetivo de los mismos, así como compromisos que se hayan pactado y los plazos definidos para su cumplimiento, pues en la verificación de los reportes y anexos del ICA 20 (segundo semestre de 2024) no hay información ni registros sobre la actividad aquí mencionada.

Conclusión: *De acuerdo con la trazabilidad temporal realizada a la implementación de esta acción por parte de la AEROCIVIL, tal como se describió anteriormente, los soportes documentales mencionados y aportados por el titular de la Licencia Ambiental no han soportado su ejecución. A la fecha de corte documental del presente seguimiento (11 de noviembre de 2025), la actividad permanece incumplida y registra un retraso superior a dos años y cuatro meses respecto del plazo establecido para el primer semestre de 2023.*

Desarrollo de instrumentos de mitigación. (fuente - medio de propagación y receptor - insonorización).

Esta actividad fue definida por la AEROCIVIL en la comunicación remitida mediante el radicado ANLA 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, así:

“(…) Desarrollo de instrumentos de mitigación: La Aerocivil diseñará los instrumentos de mitigación que aplicará las fuentes de emisión, medio de propagación y receptores, siguiendo las recomendaciones del documento 9829 de la OACI. Se implementarán seguimiento de los procedimientos PBN, manual de abatimiento de ruido y la Resolución 1599 de 2020, generando dictámenes técnicos mensuales de los operadores aéreos, con el fin de que se cumpla las normas del aeropuerto (...)

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Teniendo en cuenta lo anterior, y dado que el plazo de cumplimiento de esta actividad fue establecido para el primer semestre y el tercer trimestre de 2023, esta Autoridad presenta a continuación las consideraciones derivadas de la trazabilidad temporal y de la verificación realizada sobre el avance y cumplimiento de esta obligación.

Seguimiento Año 2024 - Período de Seguimiento Ambiental Específico al Componente Atmosférico 11 de junio de 2022 al 17 de abril de 2024.

Durante el año 2024, la Autoridad Nacional adelantó un seguimiento específico al componente atmosférico, cuyos resultados fueron consignados en el Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024, acogido mediante el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024. En ese contexto, y en verificación de la documentación presentada por la AEROCIVIL, se tienen las siguientes consideraciones:

En verificación del formato ICA 1a del ICA 17, la AEROCIVIL señaló haber completado la presentación de información sobre la implementación de los procedimientos PBN en el Aeropuerto Internacional El Dorado, lo cual fue remitido mediante el radicado ANLA 20236200316402 del 6 de julio de 2023. Según lo informado, los operadores cuentan con procedimientos actualizados de aproximación (IAP), salida (SID) y llegada (STAR) bajo el marco conceptual PBN.

El anexo 13 revisado en el ICA 17 incluye documentos que describen la actualización de estos procedimientos. Si bien evidencian ajustes operacionales, no presentan elementos que permitan justificar la formulación o aplicación de instrumentos de mitigación del ruido orientados a la fuente, al medio o a los receptores, tal como lo demanda el enfoque equilibrado de la OACI.

Durante el periodo evaluado se confirmaron dos modificaciones relevantes en los procedimientos de vuelo, implementadas el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de 2023. En ambos casos, la AEROCIVIL informó los cambios de manera posterior a la ANLA y sin aportar análisis previos sobre sus efectos en los niveles de ruido o en la distribución de las trayectorias. El análisis efectuado por el Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales mostró desplazamientos significativos de las rutas hacia sectores densamente poblados de Bogotá, lo que se reflejó en un incremento considerable de quejas ciudadanas durante el primer semestre de 2023.

Respecto a los dictámenes técnicos, únicamente se verificaron las acciones derivadas de sanciones a dos operadores por exceder los niveles máximos permitidos, información reportada previamente en el ICA 15. Estos documentos no constituyen evidencia del desarrollo integral de instrumentos de mitigación en el marco del Plan de Acción.

Aunque la AEROCIVIL informó la incorporación de aeronaves menos ruidosas por parte de dos operadores, estos avances corresponden a compromisos derivados de las Resoluciones de 2021 y no a medidas de mitigación formuladas dentro de esta actividad del Plan de Acción.

Ahora, frente a la implementación de esta acción y producto de la verificación realizada en el ICA 18, el Equipo de seguimiento Ambiental de la ANLA indicó lo siguiente:

“(…) En relación con esta actividad AEROCIVIL expresó que dentro del periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2023 (ICA 18) llevó a cabo las siguientes actividades:

“(…)”

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

En virtud del Número de Radicado 20236200316402 datado el 6 de julio de 2023, se completó la presentación de la Información relativa a la Implementación de Procedimientos de Navegación Basada en el Desempeño (PBN) en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá. Se destaca que el aeropuerto ha desarrollado procedimientos de aproximación (IAP), salida (SID) y llegada (STAR) que se ajustan a los parámetros de navegación dentro del marco conceptual de PBN. Consecuentemente, los operadores aéreos tienen acceso completo a procedimientos PBN para las operaciones de despegue y aterrizaje en todas las pistas designadas (13L/31R-13R/31L) en el aeropuerto El Dorado de Bogotá (Ver Anexo 13. Procedimientos PBN)

(...)”

No obstante, en verificación del ICA 18, el anexo 13 citado por la AEROCIVIL no se encontró. De igual manera se realizó revisión de todas las carpetas ubicadas dentro de la carpeta 3. Anexos Capítulo 7 pero tampoco se halló el citado anexo. De esta manera esta Autoridad Nacional concluye que AEROCIVIL no da cumplimiento de esta actividad.

Así mismo es necesario resaltar que como hecho sobresaliente relacionado con la mitigación en la fuente, mediante las Resoluciones 3103 y 3104 de 30 de diciembre de 2021 expedidas por la AEROCIVIL, se aprobó el plan de reducción de los niveles de ruido de Líneas Aéreas Suramericanas S.A.S, y AEROSUCRE S.A., que busca la sustitución en la flota área de aeronaves de carga a unas aeronaves con mayor tecnología y menos ruidosas, con lo que se pretende generar avances progresivos en la reducción de los niveles de ruido en la fuente y por ende, la disminución de la percepción por parte de las comunidades del área de influencia. Sobre este asunto la AEROCIVIL expresó través de espacios de socialización con comunidades del área de influencia que a la fecha la aerolínea AEROSUCRE S.A.S ha incorporado a su flota aérea una aeronave Boeing 737- 300, la cual genera menores niveles de ruido en comparación a los Boeing 727-200 y 737-200 de su flota. También la aerolínea Líneas Aéreas Suramericanas incorporó recientemente a su flota un Boeing 737- 400, esta aeronave genera menores niveles de ruido en comparación a los Boeing 727-200 de su flota.

En el radicado ANLA 20236200316402 del 6 de julio de 2023 AEROCIVIL informó acerca de la actualización de procedimientos PBN, sin embargo, no realizó un seguimiento al desarrollo de la implementación de estas actualizaciones, no generó una evaluación frente al comportamiento de los niveles de ruido ambiental, al aumento de quejas y reclamos por parte de los habitantes de la ciudad de Bogotá con la implementación de estos procedimientos.

De igual manera, aunque AEROCIVIL demostró una evaluación de la aplicación del manual de abatimiento de ruido en los informes de ruido aeronáutico en el periodo de julio a diciembre de 2023, estos se limitaron al cumplimiento de alturas en los puntos de referencia representados por las estaciones OACI cercanas a las cabeceras de pista 32R y 32L sin tener en cuenta otros aspectos como podrían ser la evaluación de cumplimiento de los gradientes de evaluación o de las trayectorias aéreas o aquellos aspectos técnicos que considere, pero que se deben reportar de modo que se demuestre la gestión, resultados, efectividad y tendencias de lo que se ha venido implementando.

Por último, en el formato ICA 3a para el periodo 1 de julio al 31 de diciembre AEROCIVIL manifestó lo siguiente:

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

“(…) La documentación respectiva al avance del Plan de acción se presentará a ANLA de acuerdo a su ejecución, los soportes se presentarán en los ICAs correspondientes del Aeropuerto (…)”

Dado lo anterior, se considera que la AEROCIVIL no dio cumplimiento a la actividad de Desarrollo de Instrumentos de Mitigación que hace parte del plan de acción (…)”

En síntesis, tanto para el ICA 17 como para el ICA 18, no se aportó información que demostrara el diseño o la implementación efectiva de instrumentos de mitigación del ruido conforme a los lineamientos del Documento 9829 de la OACI. En consecuencia, esta Autoridad determinó que la actividad no se consideró cumplida dentro de la Medida 1 de la Ficha PMA-01 Manejo y Control del Ruido del Programa de Manejo y Control de Emisiones.

Seguimiento Año 2025 – Periodo 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025 (Presente Seguimiento Ambiental).

Para evitar duplicidades y asegurar una lectura integrada del proceso, esta Autoridad remite a las consideraciones generales desarrolladas en el presente seguimiento para el año 2025 dentro de la actividad “Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa”. En dicho análisis se expuso la información remitida por la AEROCIVIL mediante los radicados ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025 y 20256201374622 del 6 de noviembre de 2025, comunicaciones a través de las cuales la entidad presentó respuestas parciales a los requerimientos establecidos en el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.

Adicionalmente, se revisó la información contenida en los ICA 20 (segundo semestre de 2024) e ICA 21 (primer semestre de 2025), documentos incluidos dentro del alcance del presente seguimiento. Esta verificación se efectuó en cumplimiento del requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023, reiterado mediante el numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, el cual recordó al titular la obligación de implementar las actividades programadas en los cronogramas del Plan de Acción para los periodos del primer y segundo semestre de 2022 y el primer semestre de 2023.

No obstante, tras revisar la totalidad de la documentación aportada en las comunicaciones mencionadas y en los ICA 20 y 21, no se encontró evidencia que permita demostrar avances, soportes técnicos o insumos asociados al desarrollo de esta actividad. La información remitida por la AEROCIVIL se limitó a reiterar documentos ya verificados en seguimientos anteriores o a presentar respuestas parciales que no contenían elementos específicos vinculados con la presente obligación, razón por la cual no fue posible soportar el cumplimiento ni la ejecución de las acciones exigidas para esta actividad en el marco del seguimiento 2025.

Conclusión: *Del análisis realizado se concluye que la AEROCIVIL no cumplió con la actividad relacionada con el “Desarrollo de instrumentos de mitigación”, pese a que su ejecución estaba programada para el primer semestre y el tercer trimestre de 2023. Si bien la entidad reportó actualizaciones de procedimientos PBN y acciones aisladas frente a operadores sancionados, esta información no constituye el diseño ni la aplicación de instrumentos de mitigación orientados a la fuente, al medio o a los receptores, como lo exige el enfoque equilibrado del Documento 9829 de la OACI.*

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Las modificaciones operativas implementadas en diciembre de 2022 y mayo de 2023 fueron informadas de manera posterior y sin análisis previos sobre sus efectos acústicos, pese a que generaron incrementos notorios en la afectación a comunidades ubicadas fuera del área de influencia establecida para el proyecto. Durante los ICA 17 y 18 tampoco se aportaron estudios, evaluaciones o soportes que demostraran avances en la formulación de medidas de mitigación.

Para el ICA 20 no se registró información que atendiera los requerimientos del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, y la documentación remitida por la AEROCIVIL en 2025 se limita a consideraciones generales sin evidencia técnica asociada a esta obligación.

En consecuencia, esta Autoridad determinó que la actividad no presenta avances verificables y, por tanto, no puede considerarse cumplida dentro del periodo evaluado.

Adicionalmente, y con base en la trazabilidad realizada y en los argumentos técnicos expuestos para cada una de las actividades revisadas, esta Autoridad considera necesario reiterar el requerimiento del numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.

Lo anterior, obedece a que la AEROCIVIL no ha justificado documentalmente el cumplimiento de las actividades en los términos previstos en el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, ni ha aportado los insumos técnicos indispensables para verificar su ejecución conforme a los criterios metodológicos definidos por la misma AEROCIVIL y aprobados por esta Autoridad. Con corte al 11 de noviembre de 2025, la actividad muestra un incumplimiento que supera los dos años y un mes en relación con el plazo fijado para el tercer trimestre de 2023.

Estudio de procedimientos operacionales.

Esta actividad fue definida por la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022 así:

“(…) Estudio de procedimientos operacionales: consiste en iniciar el análisis, evaluación y procedimientos operaciones con variabilidad a las condiciones operativas establecidas en las actuales cartas de navegación aérea (…)”

De acuerdo con lo anterior, frente a esta actividad cuyo plazo de cumplimiento se definió para el primer semestre y tercer trimestre del año 2023, se hacen las siguientes consideraciones teniendo en cuenta que se incluye la trazabilidad temporal de la verificación realizada por parte de esta Autoridad al cumplimiento de esta acción:

Seguimiento Año 2024 - Período de Seguimiento Ambiental Específico al Componente Atmosférico 11 de junio de 2022 al 17 de abril de 2024.

Durante el año 2024, la Autoridad adelantó un seguimiento específico al componente atmosférico, cuyos resultados fueron consignados en el Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024, acogido mediante el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024. En ese contexto, y en verificación de la documentación presentada por la AEROCIVIL, se tienen las siguientes consideraciones:

En verificación del ICA 17 (1 de enero a 30 de junio de 2023), la AEROCIVIL no presentó documentación ni mencionó acciones que demostraran el análisis técnico de los procedimientos operativos existentes. Del mismo modo, no se aportaron estudios que evaluaran los cambios implementados en las operaciones aéreas entre el 29 de diciembre de 2022 y el 18 de mayo de

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

2023, pese a que en este intervalo se realizaron dos modificaciones significativas en los procedimientos PBN.

En ausencia de estos elementos, esta Autoridad concluyó que la AEROCIVIL no dio cumplimiento a la actividad correspondiente al estudio de procedimientos operacionales dentro de la Medida 1 de la Ficha PMA-01.

En lo que correspondió a la revisión de información reportada por la AEROCIVIL en el ICA 18, el Equipo de seguimiento Ambiental de la ANLA conceptuó lo siguiente:

“(…) Para determinar el cumplimiento de esta actividad se realizó una revisión de las actividades descritas en el formato ICA1a del ICA18 para el periodo del 1 de julio al 31 de diciembre de 2023 sin encontrar información relativos a la gestión de esta actividad. De igual manera se analizaron las comunicaciones emitidas por AEROCIVIL dentro del periodo del 1 de enero al 30 de junio de 2024, de igual manera no se encontró alguna evidencia de gestión de la actividad (…)”

“(…)

De esta manera una vez verificada la información y anexos incluidos en el ICA 18 que corresponde al periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2023 se concluye que AEROCIVIL no cumplió con las obligaciones de la presente actividad. (…)”

Dado que no se hallaron documentos, informes o análisis que demostraran el estudio de los procedimientos operacionales bajo los criterios definidos, esta Autoridad concluye que la AEROCIVIL no dio cumplimiento a la actividad correspondiente dentro del periodo evaluado en el ICA 18.

Seguimiento Año 2025 – Periodo 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025 (Presente Seguimiento Ambiental).

En el marco del presente seguimiento ambiental, esta Autoridad revisó nuevamente la información disponible para esta actividad. Con el propósito de evitar duplicidades, se remite a las observaciones generales formuladas para la actividad “Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa”, en las cuales se analizó la documentación presentada por la AEROCIVIL mediante los radicados ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025 y 20256201374622 del 6 de noviembre de 2025, así como los ICA 19, 20 y 21.

Sin embargo, una vez verificada esta información, se constató que ninguno de los documentos aportados por la AEROCIVIL contiene elementos que permitan soportar avances, desarrollos técnicos, evaluaciones o estudios relacionados con el análisis de procedimientos operacionales.

La información remitida se limita a respuestas parciales al Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y a reiteraciones de reportes previos, las cuales no guardan relación con las obligaciones específicas de esta actividad ni permiten verificar su ejecución.

En consecuencia, esta Autoridad confirma que no existe evidencia documental en las respuestas parciales brindadas a los requerimientos del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 ni en los ICA 19, 20 y 21 objeto de revisión en el presente seguimiento específico.

Conclusión: Del análisis integral realizado para los periodos 2023, 2024 y primer semestre del 2025, esta Autoridad evidencia que la AEROCIVIL no aportó información técnica que permitiera demostrar

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

el desarrollo del “Estudio de procedimientos operacionales” en los términos definidos por la Resolución 801 del 22 de abril de 2022.

La ausencia de documentación que permita identificar el alcance, la metodología, los criterios de evaluación o los resultados del estudio impide verificar la ejecución efectiva de esta actividad, cuyo cumplimiento estaba programado para el primer semestre y el tercer trimestre de 2023.

En consecuencia, y con fundamento en la información disponible, esta Autoridad concluye que la actividad no presenta avances verificables y, por tanto, no puede considerarse cumplida en ninguno de los periodos evaluados. A la fecha del presente seguimiento (11 de noviembre de 2025), la actividad presenta un retraso superior a dos años y un mes respecto del tercer trimestre de 2023.

Aplicación del Formato de Diligenciamiento Espacial en Áreas de Alta Sensibilidad Acústica.

La aplicación de esta actividad se argumenta de la manera descrita en el Concepto Técnico 1809 del 8 de abril de 2022 acogido mediante la Resolución 801 del 22 de abril de 2022:

“(…) Para las áreas identificadas en el acápite V (Áreas Acústicas de Alta Sensibilidad), se aplicará la propuesta del formato de diligenciamiento espacial en el Área de Influencia de aeropuerto (…)”

De acuerdo con lo anterior, frente a esta actividad cuyo plazo de cumplimiento se definió para el segundo semestre de 2023 y primer semestre de 2024, se hacen las siguientes consideraciones teniendo en cuenta que se incluye la trazabilidad temporal de la verificación realizada por parte de esta Autoridad al cumplimiento de esta acción:

Seguimiento Año 2024 - Período de Seguimiento Ambiental Específico al Componente Atmosférico 11 de junio de 2022 al 17 de abril de 2024.

Durante 2024, esta Autoridad adelantó un seguimiento específico al componente atmosférico, cuyos resultados quedaron consignados en el Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024, acogido mediante Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, indicando lo siguiente respecto a la verificación del cumplimiento de esta actividad con plazo máximo de cumplimiento en el mes de septiembre de 2024 (tercer trimestre del año 2024):

“(…) En verificación de la información documental que reposa en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA se tiene lo siguiente:

- Radicado ANLA 20236201071302 del 29 de diciembre de 2023: El cual corresponde a comunicación mediante la cual la AEROCIIVL remite información de avance respecto al plan de acción, indicando lo siguiente:

“(…) la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil remite para su respectivo análisis y valoración de cumplimiento, el informe de avance en actividades del cronograma indicado previamente del Artículo Segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 en los siguientes numerales:

1. Dar cumplimiento al siguiente cronograma de actividades
2. Solicitud de información Entidades Oficiales.
3. Caracterización acústica de emisión de ruido (…)”

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

“(…)

Así las cosas, es pertinente resaltar que, el documento con radicado ANLA 20236201071302 del 29 de diciembre de 2023 no incluye información asociada a la implementación de la acción “Aplicación del Formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica” aun cuando esta actividad se estableció en el cronograma para iniciarse en el segundo semestre del año 2023. (...)”

“(…)

ICA 18 (segundo semestre de 2023): En verificación de la información contenida en el ICA 18, la AEROCIVIL en el reporte realizado a través del formato ICA 3a frente a esta obligación, indica lo siguiente:

“(…)

Durante el periodo de reporte, se realizó las siguientes actividades para dar cumplimiento al cronograma del Plan de Acción:

- *Caracterización de los niveles de ruido producto de la operación aérea dentro del área de influencia del aeropuerto.*
- *Análisis de datos de ruido ambiental y aeronáutico obtenidos de las estaciones de monitoreo de ruido ubicadas en el aérea de influencia del aeropuerto.*
- *Modelación de niveles de ruido del año 2022, donde se muestran en diferentes indicadores acústicos el impacto sobre la población alrededor del aeropuerto (industria, comercial, residencias y rural).*
- *Modelación de niveles de ruido del año 2022, donde se muestran en diferentes indicadores acústicos el impacto sobre la población con uso de suelo residencial y rural al interior del aérea de influencia del proyecto.*
- *Organigrama de Aerocivil donde indica que de acuerdo a lo recomendado por la OACI, como se encuentra organizada con el de dar cumplimientos a las recomendaciones del ente internacional.*
- *Gestión ambiental ha venido desarrollando reuniones con la secretaria distrital de planeación.*
- *Mediante el Radicado No. 20236200316402 del 6 de julio de 2023, se presentó Información Implementación Procedimientos PBN – Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá. El aeropuerto tiene disponibles procedimientos de aproximación (IAP), salida (SID) y llegada (STAR) con especificaciones de navegación enmarcadas en el concepto PBN, por lo cual, los operadores tienen 100% de disponibilidad de procedimientos PBN para operaciones de salida y llegada desde y hacia las cuatro pistas (13L/31R-13R/31L) designadas en el aeropuerto El Dorado de Bogotá (...)*”

Reporte en el cual es claro no se incluye información ni soportes respecto a la ejecución de la implementación de la actividad “Aplicación del Formato de diligenciamiento espacial en áreas de

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

alta sensibilidad acústica”, haciendo referencia a este ICA teniendo en cuenta que esta actividad se contempló en el cronograma a partir del segundo semestre del año 2023 y teniendo en cuenta que la AEROCIVIL durante ese semestre no cumplió con la presentación de información de avance de manera trimestral (...)”

En el marco de dicha verificación, y tras revisar exhaustivamente todas las carpetas y archivos remitidos con el ICA 18, esta Autoridad confirmó que, si bien el Formato de Diligenciamiento Espacial ya había sido definido previamente por la AEROCIVIL, no se encontró ningún soporte que demostrara su diligenciamiento, aplicación en territorio o socialización con las comunidades y autoridades locales durante el segundo semestre de 2023. En ausencia de estos documentos, no fue posible verificar el cumplimiento de la actividad en el periodo evaluado.

Seguimiento Año 2025 – Periodo 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025 (Presente Seguimiento Ambiental).

En el marco del presente seguimiento ambiental, se revisó nuevamente toda la información disponible para esta actividad. Para evitar duplicidades, se remite a las observaciones generales formuladas en la actividad “Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa”, en las cuales se analizó la información presentada por la AEROCIVIL mediante los radicados ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025 y 20256201374622 del 6 de noviembre de 2025, así como los ICA 19, 20 y 21.

Tras esta revisión, se constató que ninguno de los documentos allegados por la AEROCIVIL incluye soportes que evidencien avances, actividades de campo, registros o reportes relacionados con la aplicación del Formato de Diligenciamiento Espacial.

Al analizar específicamente el ICA 19, se confirmó nuevamente que la AEROCIVIL no presentó evidencia alguna que acreditara la aplicación del Formato de Diligenciamiento Espacial, aun cuando dicha obligación debía sustentarse con base en los insumos técnicos construidos en etapas previas del Plan de Acción.

Posteriormente, al revisar los ICA 20 y 21, se verificó que la información aportada corresponde a una reiteración de los reportes previos, sin avances progresivos trimestrales, productos intermedios, soportes metodológicos o resultados consolidados que demostraran la puesta en marcha de esta actividad. No obstante, particularmente respecto a esta actividad, AEROCIVIL en el numeral 3.3.5 “PLAN DE ACCIÓN PARA EL TRATAMIENTO DE CONFLICTOS DE USO DE SUELO” de los informes descriptivos incluidos en los ICA 20 y 21 enuncia lo siguiente:

“(...) La aplicación del formato de viviendas y edificaciones se priorizará en un primer momento, sobre estas edificaciones encontradas (...)”

Con la única diferencia que para el ICA 21 al reporte anterior adiciona lo siguiente:

“(...) La Aeronáutica Civil se encuentra en proceso de coordinación de la logística para la ejecución del inventario (...)”

Reporte que no es claro no concluyente respecto a las condiciones de tiempo, modo y lugar en la cual se realizará la aplicación del formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Como consecuencia, esta Autoridad determinó que la actividad no ha sido cumplida y que no existe evidencia documental que permita verificar que la AEROCIVIL haya iniciado, ejecutado o finalizado la aplicación del Formato de Diligenciamiento Espacial dentro de los plazos establecidos según el cronograma definido.

Conclusión: Con base en la trazabilidad temporal efectuada y en la verificación detallada de los soportes aportados por la AEROCIVIL, esta Autoridad determinó que la documentación remitida no demuestra la ejecución de la actividad evaluada. Pese a los reportes presentados en los distintos ICA y comunicaciones asociadas, no se encontró evidencia que permita confirmar la aplicación en territorio o la socialización de los instrumentos previstos para esta fase del Plan de Acción.

Para la fecha de corte documental (11 de noviembre de 2025), esta actividad registra un atraso de más de un año y cuatro meses frente al plazo establecido para el primer semestre de 2024

Socialización de resultados.

Esta actividad fue definida por la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022 así:

“(…) Socialización de resultados: esta actividad se efectuará el último trimestre del año 2024, en el cual se debe dirigir a todos los actores involucrados del plan de acción de la Aerocivil y de los demás actores sociales y comunidad aledaña al área de influencia del aeropuerto internacional El Dorado (…)”

De acuerdo con lo anterior, frente a esta actividad cuyo plazo de cumplimiento se definió para el segundo trimestre de 2024 (abril a junio de 2024), se hacen las siguientes consideraciones teniendo en cuenta que se incluye la trazabilidad temporal de la verificación realizada por parte de esta Autoridad al cumplimiento de esta acción:

Seguimiento Año 2024 - Período de Seguimiento Ambiental Específico al Componente Atmosférico 11 de junio de 2022 al 17 de abril de 2024.

Durante el seguimiento específico al componente atmosférico efectuado en 2024, cuyos resultados se consignaron en el Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024, acogido mediante Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, esta Autoridad den revisión de la información que para el momento de la elaboración del concepto técnico antes mencionado se encontraba en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA:

“(…) Con relación a esta acción establecida en el cronograma para desarrollarse durante el segundo trimestre del año 2024 (abril, mayo y junio), se tiene que, para la fecha de elaboración del presente concepto técnico (mes de agosto de 2024), si bien el mismo cuenta con fecha de corte documental el día 8 de abril de 2024, en verificación durante el mes de agosto (en el cual se elabora el presente concepto técnico) de la documentación que reposa en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA del expediente LAM0209, no se hallan radicados asociados a la presentación de información de avance trimestral sobre el plan de acción, pues para el mes de agosto, la AEROCIVIL ya debía haber radicado ante la ANLA los informes trimestrales correspondientes a los periodos enero a marzo y abril a junio de 2024, concluyendo de esta manera que la AEROCIVIL no presentó información ni soportes asociados a la socialización de resultados respecto al plan de acción a ejecutar mediante la implementación de

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo, considerando de esta manera el incumplimiento frente a esta actividad por parte de la AEROCIVIL (...)”

Con el reporte anterior, el cual se derivó del seguimiento ambiental específico realizado al expediente LAM0209 en el año 2024, se confirmó que la AEROCIVIL no dio cumplimiento a la presentación de actividades de avance sobre el plan de acción con frecuencia trimestral como lo exige el numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, toda vez que, para la fecha de elaboración del concepto técnico que se acoge en el presente pronunciamiento no se hallaron radicados en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA que dieran cuenta de la entrega de información y soportes documentales por parte de la AEROCIVIL sobre el avance trimestral de la implementación del plan de acción incluido lo correspondiente a la “Socialización de Resultados” ante grupos de valor de las localidades de Engativá y Fontibón que hacen parte del área de influencia definida para el proyecto bajo la curva de 65dBA. Sobre lo anterior, es de aclarar que para el seguimiento del año 2024 no aplicó la verificación de reportes sobre esta actividad en los ICA objeto de revisión, siendo estos los ICA 15, 16, 17 y 18 toda vez que, que los mismos correspondían a los años 2022 y 2023, por lo cual la verificación de información para esta actividad específica tuvo como base los radicados que para la fecha de elaboración del concepto técnico que aquí se acoge ya mencionado reposaban en el Sistema de Información e Licencias Ambientales – SILA.

Seguimiento Año 2025 – Periodo 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025 (Presente Seguimiento Ambiental).

Para el presente seguimiento ambiental, esta Autoridad revisó nuevamente la totalidad de la documentación disponible para esta actividad, dentro de la cual se tienen los radicados ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025 y 20256201374622 del 6 de noviembre de 2025 mediante los cuales la AEROCIVIL brindó respuesta parcial a los requerimientos establecidos en el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, los cuales tal como se describe de manera detallada e ilustrada en las consideraciones de la actividad “Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa” presenta información en atención a requerimientos relacionados con ajustes a fichas del componente atmosférico del Plan de Manejo Ambiental y del Plan de Seguimiento y Monitoreo del proyecto, así como incluye respuesta a los literales a, c y f del numeral 3 del artículo segundo del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, asociado a la presentación de información sobre medidas de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y control de Ruido, pero los documentos no presentan información en repuesta al requerimiento definido en el numeral 7 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, el cual contiene la solicitud de información respecto a la implementación de la actividad “Socialización de Resultados” y que cita:

“(…) 7. Presentar los soportes documentales de los avances trimestrales de las siguientes actividades planteadas en los cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo correspondientes al segundo semestre de 2023 y primer semestre de 2024, para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia (incluye avances en el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia, plan de cumplimiento de norma de ruido y diseño y construcción de barreras), información que también deberá ser socializada a las comunidades y autoridades del área de influencia, de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 (...)

Ahora, teniendo en cuenta que a través de los radicados antes citados no se halló información respecto a la implementación de esta actividad, en atención a la obligación de presentación de información de avance trimestral sobre la ejecución del plan de acción impuesta a la AEROCIVIL mediante el numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, se procede a hacer la verificación de la información contenida en los ICA 19 (primer semestre de 2024), ICA 20 (segundo semestre de 2024) e ICA 21 (primer semestre de 2025) respecto al desarrollo de socialización ante grupos de valor del área de influencia abiótica del proyecto respecto a los resultados arrojados por el plan de acción.

De esta manera en revisión de los ICA 19 y 20 los cuales comprenden el reporte de actividades para el primer y segundo semestre del año 2024 respectivamente, esto teniendo en cuenta que, la temporalidad en la cual debió ejecutarse esta actividad corresponde a los meses de abril a junio de 2024. Así las cosas, se observa para el caso de la ficha de manejo del medio socioeconómico “PMA-PGS 02- Información y Comunicación” autorizada mediante el artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, particularmente en lo que corresponde a las medidas “Página web de la AEROCIVIL”, “Entrega de Boletines Ambientales” y “Reuniones Informativas de Avance” en las cuales la AEROCIVIL habría podido reportar el desarrollo de espacios de socialización ante grupos de valor del área de influencia acerca de los resultados obtenidos para el plan de acción establecido en el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, a partir de la implementación de actividades previas que incluyen integración completa entre información acústica, predial y socioeconómica, que no se observa la inclusión de soportes documentales que den cuenta de la ejecución de estas actividades como se indica en seguimiento ambiental general realizado al expediente LAM0209 para el año 2025, con registro en Concepto Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025 acogido por Acta 509 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 12 de agosto de 2025:

Medida de Manejo “Página Web de la ANLA.

(...)

Con relación a esta medida, su verificación será realizada de acuerdo con cada una de las acciones que esta contiene y lo registrado en los formatos ICA 1a e informes semestrales de la gestión social del proyecto incluidos en los ICA 19 y 20 objeto de revisión en el presente seguimiento ambiental:

“Mantener actualizada la información de la página web semestralmente e informar a las comunidades y entidades de la disponibilidad de la información mediante mensaje de texto, WhatsApp y/o mensaje correo electrónico para su consulta. El contenido de la página tendrá relación a eventos, encuentros, canales de comunicación, y mecanismos de comunicación para la interposición de PQRS, entre otros”

ICA 19 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2024)

(...)

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

La página web se encuentra actualizada con las novedades establecidas de Gestión del Ruido a través del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental. Esta actualización se realiza de manera anual, recolectando lo establecido dentro del año en curso.

En la página, se puede encontrar la pestaña de Gestión del Ruido, la cual contiene cuatro ventanas: Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental, Aero Visión, Mapas de Ruido y Estudio.

Una de las novedades en la página, que ha sido comunicada a cada uno de los líderes visitados durante el primer semestre del año 2024, es la página Aero Visión. Esta herramienta permite a la comunidad hacer seguimiento del monitoreo del ruido realizado, facilitando la información requerida al momento de interponer una PQRS.

Los soportes de la actividad de consignar en la carpeta **Anexos Cap 7\Anexo 5. Gestión Social\FICHAS PMA\ PGS-1 140224_ACT_ ACE_JAC_SAN_FON [Acta de Acercamiento a representante de JAC San José de Fontibón]; 050324_ ACE_JAC_ARA_FON; 160524_ ACT_ ACE_JAC_RIN_SAN_FON [Acta de acercamiento a JAC del barrio de Rincón Santo de Fontibón]; 280524_ ACT_ ACE_JAC_VER_FON [Acta de acercamiento a JAC del barrio Versalles de Fontibón]; 290524_ ACT_ ACE_JAC_ALD_FON [Acta de acercamiento a JAC del barrio La Aldea de Fontibón]; 300524_ ACT_ ACE_JAC_CAP_FON [Acta de acercamiento a JAC del barrio Capellanía de Fontibón]. El resumen de la actividad se puede consultar en el **INF_SEM_I_2024. (...)**”**

Sobre el anterior reporte en efecto la página web cuenta con un módulo virtual denominado “AEROVISION” en el cual es posible acceder a consultar datos asociados a la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado resaltando la facilidad que tiene el público para obtener datos sobre ruido aeronáutico, operaciones en tiempo real y niveles de ruido asociados al evento particular sin promediar, así como la localización de la red de monitoreo de ruido dispuesta por la AEROCIVIL.

Adicional a lo anterior, en los anexos que enuncia la AEROCIVIL en su reporte, se verifica que corresponden a actas que registran los acercamientos realizados por la entidad con líderes comunitarios del área de influencia a quienes socializaron aspectos sobre el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA entre estos los aplicativos virtuales AMBIENSQ y AEROVISION.

ICA 20 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2024)

“(…) La información de la página web se actualiza mensualmente, brindando a la comunidad información sobre la licencia ambiental del aeropuerto, actividades sociales de enseñanza, socialización y acercamiento a la comunidad por medio de un calendario de actividades mensuales (...)”

Sobre el anterior reporte la AEROCIVIL para el segundo semestre del año 2024 da cuenta de la actualización de la página web a partir de las acciones que fueron incluidas a esta medida de manejo mediante el radicado ANLA 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024 en atención a lo requerido por la ANLA mediante los subnumerales 15.5, 15.6 y 15.18 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y sus reiteraciones, de esta manera a continuación se listarán las acciones incluidas y lo reportado en el ICA 20 frente a su cumplimiento, aclarando que, dado que la inclusión de acciones mencionadas se dio para el segundo semestre del año 2024, estos no se dan de la misma manera para el ICA 19:

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

“Esta página web, gestionada por la Aerocivil, contendrá información actualizada con acceso para la ciudadanía, relacionada con el cumplimiento de las medidas de manejo derivadas de la licencia ambiental y actos administrativos emanados por la ANLA. Además, se incluirá la información de las estaciones de monitoreo de ruido, incluidas las estaciones móviles, que permiten atender las quejas por ruido, la integración de los clips de video propuestos por la oficina de prensa para el plan de comunicaciones y generar los comunicados que den cuenta de las contingencias o situaciones imprevistas que conlleven a que se incumpla con el nivel de ruido máximo permitido en el horario ampliado de operación aérea autorizado mediante el acto administrativo que modifica la licencia ambiental.

La AEROCIVIL actualizará a diario y en tiempo real la información sobre los resultados de los monitoreos de ruido a presentar en la página web de la Aerocivil y hacer uso de gráficas que sean fácilmente comprensibles para el público en general. Se debe contar con datos acumulados de modo que sea posible identificar tendencias y datos de cualquier fecha posterior a la implementación de la medida. A esta herramienta la ANLA tendrá acceso para efectuar el seguimiento a los monitoreos realizados”

Sobre las acciones antes citadas, la AEROCIVIL en reporte del ICA 20 indica lo siguiente:

“(…)

La información de la página web se actualiza mensualmente, brindando a la comunidad información sobre la licencia ambiental del aeropuerto, actividades sociales de enseñanza, socialización y acercamiento a la comunidad por medio de un calendario de actividades mensuales. (...)”

“(…)

Para esta medida se cuenta con un tablero de control que muestra las tendencias de ruido y se actualiza constantemente con la información procesada de datos de ruido, meteorología y calidad de aire. Dicha información puede ser consultado en <https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/gestion-ambiental-y-control-de-fauna/Plan-Piloto-EIDorado/tablero-de-control-cmaa> (...)”

“(…)

Para esta medida se cuenta con un tablero de control que muestra las tendencias de ruido y se actualiza constantemente con la información procesada de datos de ruido, meteorología y calidad de aire (...)”

Respecto a lo anterior si bien la AEROCIVIL como parte de los reportes remite imágenes respecto al contenido de la página web en atención a esta medida y sus acciones, esta Autoridad verificó en tiempo real durante el presente seguimiento el contenido de la página web con el objetivo de confirmar la información suministrada por el titular de la licencia ambiental. De esta manera, producto de la verificación efectuada se halló el siguiente contenido en la página web www.aerocivil.gov.co:

Es así que, en primer lugar se precisa que en verificación de la página web de la AEROCIVIL se observa la misma con una nueva imagen y actualización, en cuyo contenido se incluyen los aspectos asociados al licenciamiento ambiental del proyecto dando de esta manera alcance a aspectos generales de esta acción, puesto que es posible navegar sobre información relacionada

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

con aspectos técnicos de carácter ambiental asociados a la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado, así como son visibles los espacios virtuales para la recepción de PQRS y lo canales de atención disponibles para el público (...)

Medida de Manejo “Entrega Boletines Ambientales”.

“(…)

En lo referente a esta obligación la AEROCIVIL mediante los formatos ICA 1a incluidos en los ICA 19 e ICA 20 indica lo siguiente respecto a su cumplimiento:

ICA 19 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2024)

“(…)

En el marco del cumplimiento de la medida de manejo relacionada con la entrega semestral del boletín ambiental a los representantes de las comunidades, autoridades y organizaciones del área de influencia, se informa que durante el primer semestre del año 2024 se llevaron a cabo diversas actividades de entrega del Boletín Informativo de Fontibón.

El boletín, que incluye novedades de la operación, avances de la gestión social, estado y avance del Plan de Manejo Ambiental (PMA) asociado al proyecto, entre otros temas, fue distribuido en diferentes actividades sociales. Entre estas, se destacan los encuentros con líderes comunitarios y representantes de las Juntas de Acción Comunal (JAC), talleres ambientales como el Taller de Recuperación del Vidrio, y sesiones de socialización del avance del PMA.

Para evidenciar el cumplimiento, se dispone de las actas y registros que se presentan en Anexos Cap 7\Anexo 5. Gestión Social\FICHAS PMA\ PGS-1 140224_ACT_ENT_BOL_INF_FON [Acta de Entrega de Boletín Informativo Fontibón]; 140324_ACT_TAL_COR_BOT_VER_SES1_FON [Acta taller Corte de Botellas de Vidrio Veracruz Fontibón]; 140624_ACT_TAL_TER_ARB_FON [Acta Taller terrarios Arabia Fontibón] y 040624_ACT_SOC_PMA_BLOI_FON [Acta de socialización avance PMA Fontibón]; 240124_ACT_ACE_JAC_RIN_MOD_FON [Acta de acercamiento a representante de la JAC Rincón de Modelia]; 140224_ACT_ACE_JAC_SAN_FON [Acta de Acercamiento a representante de JAC San José de Fontibón]; 050324_ACE_JAC_ARA_FON; 160524_ACT_ACE_JAC_RIN_SAN_FON [Acta de acercamiento a JAC del barrio de Rincón Santo de Fontibón]; 280524_ACT_ACE_JAC_VER_FON [Acta de acercamiento a JAC del barrio Versalles de Fontibón]; 290524_ACT_ACE_JAC_ALD_FON [Acta de acercamiento a JAC del barrio La Aldea de Fontibón]; 300524_ACT_ACE_JAC_CAP_FON [Acta de acercamiento a JAC del barrio Capellanía de Fontibón]; 150624_SOC_PMA_ENG [Acta de reunión y registro de asistencia Socialización PMA, Engativá]; FOR_ENT_BOL_INF_ENG [Formato de entrega de Boletín Informativo Engativá].El resumen de la actividad se puede consultar en el INF_SEM_I_2024.

Estas actividades reflejan el compromiso con la divulgación transparente y oportuna de la información ambiental relevante a las comunidades y partes interesadas, cumpliendo así con lo estipulado en la medida de manejo. (...)

“(…)

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

La entrega y socialización de los Boletines Informativos Ambientales, se realizan de manera física a la comunidad que participa en las socializaciones, talleres ambientales, sensibilizaciones y los líderes de cada unidad territorial menor y a las Autoridades locales y Municipales, asimismo transversalmente se realiza el envío de forma digital, llegando así a la mayor cantidad de población del Área de Influencia posible. (...)

Respecto al reporte anterior, en efecto en la verificación de los registros que contienen las actas citadas como anexos por parte de la AEROCIVIL, se observa que en los espacios de encuentro e interacción sostenidos con los diferentes líderes y organizaciones sociales de unidades territoriales menores de la Localidad de Fontibón fueron distribuidos los ejemplares del boletín informativo correspondiente al primer semestre del año 2023, lo cual también se registra por parte de la AEROCIVIL en el documento denominado “Informe Semestral de Gestión Social Enero a Junio de 2024”.

En lo que corresponde a la Localidad de Engativá, se observa que la AEROCIVIL en diferentes espacios hizo la entrega de ejemplares del Boletín Informativo del primer semestre del año 2023 a habitantes, líderes comunitarios, organizaciones sociales y algunas instituciones de algunas unidades territoriales menores del área de influencia de esa localidad.

Finalmente, en lo que refiere al Municipio de Funza, de acuerdo con los soportes documentales verificados, la AEROCIVIL durante el desarrollo de actividades asociadas a talleres ambientales dentro y fuera del área de influencia correspondiente al municipio de Funza, socializó e hizo entrega del boletín informativo a las personas participantes de esos espacios.

ICA 20 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2024)

(...)

La entrega de boletines informativos se realizó durante diferentes talleres, reuniones, festivales, socializaciones, ejecutadas en cada una de las localidades y municipio del área de influencia, en los que también, en varios casos se compartió una socialización respecto a la página web de la entidad y su uso.

Alguna de las actividades en las cuales se realizó entrega de boletines fueron:

Taller Terrarios

Festival del viento

Taller ambiental de recuperación de vidrio

Las actas que relacionan la entrega de boletines se pueden revisar en Anexos Cap 7\Anexo 5. Gestión Social\PGS-2/Acción 7.EntregaBoletines El resumen de la actividad se puede consultar en el INF_SEM_II_2024. (...)

Así mismo en verificación del informe descriptivo del ICA 20 se halla la siguiente información respecto al cumplimiento de esta medida:

(...)

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

La entrega de boletines informativos se realizó durante diferentes talleres, reuniones, festivales, socializaciones, ejecutadas en cada una de las localidades y municipio del área de influencia, en los que también, en varios casos se compartió una socialización respecto a la página web de la entidad y su uso.

La entrega de estos boletines se realizó así:

Localidad de Engativá

Como parte de las actividades de la ficha de Información y Comunicación, se hace la da a conocer el boletín informativo indicando que la publicación se consolida la gestión realizada con la comunidad de manera semestral. Se realiza la entrega a los asistentes en el Taller “Terrarios” con el grupo de comunidad del barrio Villa Sandra y en la reunión en respuesta de PQRS con la Junta de Acción Comunal del barrio San Ignacio.

Así mismo se hace entrega en cada uno de los espacios informativos donde La Entidad, realizo acercamientos con las poblaciones vecinas de la localidad de Engativá del Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá, como se puede evidenciar en los soportes y en las reuniones con los miembros de la JAC de distintos barrios de la localidad. También se realizó entrega de estos ejemplares durante la socialización del PMA con la alcaldía local de Engativá (Ver Anexo 5. Gestión social/PGS-2/ActividadesInformación/Acción_7_ EntregaBoletines).

Localidad de Fontibón

En el mes de julio se realizó entrega del Boletín informativo en el taller de Velas Artesanales última Sesión, a miembros de la JAC de las Flores ya directora de la Fundación EOS; en cada entrega se explicó como estaba estructurado, iniciando por el índice, de igual forma en el boletín se encuentra información de actividades técnicas como sociales, todo en pro de las comunidades del AI. Además, en el mes de agosto se realizó entrega del Boletín informativo en eventos como el Cine Foro y la Socialización de Avance del PMA; en donde se entregaron cerca de 50 ejemplares a miembros de comunidades como Arabia, El Rubí, San José de Fontibón.

En el mes de septiembre se realizó entrega de boletines informativos en actividades como Taller Ambiental de recuperación del Vidrio –Terrarios barrio La Aldea y en el encuentro con el líder Ambiental don Edgar Guevara, entregando para este mes cerca de 27 ejemplares. (Ver Anexo 5. Gestión social/PGS-2/ActividadesInformación/Acción_7_ EntregaBoletines).

Municipio de Funza

En el mes de agosto se realizó entrega de boletines informativos, en eventos masivos como El Festival del Viento y celebración del día internacional del ruido. Así mismo, dando cumplimiento al PGS-2 se realiza entrega de boletines a los presidentes de las JAC (La Florida – KM2 – Tienda Nueva – Hato Casa Blanca) veredas que son de la zona de influencia del municipio de Funza. (Ver Anexo 5. Gestión social/PGS-2/ActividadesInformación/Acción_7_ EntregaBoletines). (...)

Esta misma información se encuentra de manera detallada y con los registros fotográficos de soporte en el documento anexo al ICA 20 denominado “Informe Gestión Social Semestral II-2024”. Sobre esto, en revisión de los soportes documentales, se hallan las actas en las cuales se registra el desarrollo de los diferentes espacios programados por la AEROCIVIL con líderes comunitarios, habitantes, organizaciones sociales, instituciones y demás del área de influencia

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

del proyecto en el marco del licenciamiento ambiental durante el segundo semestre del año 2024 y en los cuales se destinó un espacio de las actividades para socializar y hacer entrega de los ejemplares de los boletines informativos, incluso en algunos de los casos la AEROCIVIL entregó a líderes comunitarios un número considerable de ejemplares para ser distribuidos en sus comunidades lo cual se confirmó a través de registros de entrega.

Adicionalmente, en los espacios de encuentro e interacción sostenidos con grupos de valor por parte de la ANLA durante visita de seguimiento ambiental efectuada al proyecto los días 9 al 11 de abril de 2025, las personas asistentes indicaron que en efecto la AEROCIVIL de manera permanente les brinda información acerca del proyecto, resaltando que una de las estrategias utilizadas corresponde a la entrega de boletines informativos que tratan temas asociados al proyecto (...).”

Medida de Manejo “Reuniones Informativas de Avance”.

“(...) en lo referente a esta obligación la AEROCIVIL mediante los formatos ICA 1a incluidos en los ICA 19 e ICA 20 indica lo siguiente respecto a su cumplimiento:

ICA 19 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2024)

En verificación del formato ICA 1a incluido en el ICA 19 no se hallan reportes que hagan referencia a la ejecución de reuniones de avance, no obstante, en el reporte de la medida asociada a la realización de convocatorias y los indicadores de gestión y cumplimiento presentados, la AEROCIVIL hace alusión a que las reuniones de avance para el primer semestre del año 2024 correspondieron a la socialización y avance del PMA, así:

“(...) En relación con la medida de manejo que establece la necesidad de realizar la convocatoria con al menos 15 días de antelación a los representantes de las comunidades de Fontibón, Engativá y Funza, así como a las autoridades y organizaciones del área de influencia (AI) para la participación en la reunión informativa de avances del Plan de Manejo Ambiental (PMA) (...).”
Subrayado y cursiva fuera del texto original.

En ese entendido a continuación se hace relación de las reuniones de avance reportadas por la AEROCIVIL:

(Ver tabla de la página de 162 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025).

ICA 20 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2024)

“(...)

*Se realizan distintas reuniones de avance como fueron:
Las reuniones de avance se llevaron a cabo de la siguiente manera:*

JULIO

- *Socialización CMAA y Avances del PMA - Funza*

AGOSTO

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

- Socialización PMA Hato Casa Blanca y La Florida – Funza
- Socialización PMA – Engativá
- Socialización avance PMA – Fontibón

OCTUBRE

- Socialización PMA – Engativá
- Socialización avance PMA – Fontibón
- Socialización PMA – UPZ Modelia

*Los detalles adicionales de cada una de las visitas, así como los temas tratados en cada reunión de avance se pueden consultar en el informe **INF_ICA_2024_II_NEW** ubicado en el **anexo 5. Gestión social. De igual manera, los soportes de dichos encuentros están disponibles en la carpeta Anexo 5. Gestión social/PGS-2.Actividades información/Acción 10_ReunionesAvanPMA (...)***

(...)

*Los temas tratados en cada una de las reuniones de avance se relacionan en las actas del **Anexo 5. Gestión social/PGS-2.Actividades información/Acción 10_ReunionesAvanPMA**. De manera general, se informa a las comunidades sobre el avance con respecto a las medidas de manejo ambiental y en las actividades desarrolladas desde el CMAA. (...)*

(...)

Como se puede evidenciar, en cada una de los espacios de socialización con las comunidades, se ha realizado la presentación de los mecanismos de Participación de La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil UAEAC, en cumplimiento de la Ley 1755 de 2015, así mismo, en el marco del contrato de consultoría No 22001399 H3 de 2022, entre la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – K2 Ingeniería S.A.S, se da respuesta a los requerimientos interpuestos en el marco de la operación del Aeropuerto Internacional el Dorado en Ruido y Aire. La ciudadanía en ejercicio pleno de sus derechos puede interponer Peticiones, quejas, reclamos y solicitudes a través de los canales descritos a continuación: Página web, verbalmente, buzones físicos. (...)

(...)

Para cada uno de los encuentros se buscó un espacio en el que la comunidad pudiera estar cómoda, se buscaron de acuerdo con la participación esperada en cada encuentro. Cabe resaltar que, en los casos de ser necesario, la Aerocivil cuenta para las reuniones con video beams, blafes y dispositivos móviles como computadores que permitan una mejor visualización y transmisión de la información. (...)

En lo que refiere al reporte anterior, se verificaron los soportes documentales contenidos en la ruta de anexos del ICA 20 AEROPUERTO EL DORADO/ICA EL DORADO/ICA 2024 IISEM DORADOLAM0209/3.CAITULO 7 – ANEXOS/5. GESTION SOCIAL/2. ACTIVIDADES SOCIALES/PGS-2/PGS-2 ActividadesInformación, encontrando evidencia de las siguientes actividades asociadas al desarrollo de reuniones de avance durante el segundo semestre del año 2024, así:

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

(Ver tabla de las páginas de 163 a 166 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025).

Frente a las actividades anteriormente listadas se confirma que la AEROCIVIL desarrolló durante el segundo semestre del año 2024 diversas reuniones de avance dirigidas a diferentes grupos de valor del área de influencia, lo cual se verificó a través de los soportes documentales aportados en el ICA 20. En estos espacios fueron tratados temas asociados al avance de la implementación del PMA, así como aspectos técnicos referentes al manejo del impacto por ruido aeronáutico y el seguimiento que se hace al mismo a través de las diferentes herramientas tecnológicas que dispone la entidad como el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental, AmbiensQ y Aerovisión. En estos espacios según registran las diferentes actas de las reuniones de avance, fueron distribuidos los boletines informativos que son emitidos por la AEROCIVIL semestralmente.

Así las cosas, durante el año 2024 fueron realizados 11 encuentros informativos asociados a reuniones informativas de avance, entendiéndose que dada la extensión del área de influencia definida para el medio socioeconómico del proyecto a través del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, los espacios deben ejecutarse por grupos de valor según su localización en el territorio.

Sobre lo anterior, durante visita de seguimiento ambiental realizada al proyecto por parte de la ANLA los días 9 al 11 de abril de 2025, se indagó con los diferentes grupos de valor con quienes se sostuvo los espacios de encuentro y participación del área de influencia, acerca de la dinámica informativa que mantiene la AEROCIVIL con sus comunidades, frente a lo cual indicaron que, en efecto reciben información frecuentemente respecto al proyecto, además resaltan el hecho de contar con las profesionales sociales que dispone la AEROCIVIL en campo para cada unidad territorial con quienes aducen mantienen relacionamiento constante, por lo tanto son atendidas su inquietudes permanentemente (Ver numeral 3.4.4 Estado de Avance Medio Socioeconómico del presente concepto técnico).

Adicional a lo anterior, en los soportes documentales incluidos en los ICA 19 y 20, se observa que la AEROCIVIL sostuvo otros espacios extraordinarios de encuentro e interacción con diferentes grupos de valor que hacen parte del área de influencia del proyecto, en los cuales suministró información frente a temas específicos asociados al licenciamiento ambiental y que se listan a continuación:

(Ver tabla de las páginas de 167 y 168 del Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025).

(...)

Finalmente, en cuanto a la revisión del ICA 21 en verificación de los soportes documentales allí incluidos, en el marco de la ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación, si bien la AEROCIVIL llevó a cabo espacios de socialización dirigidos a grupos de valor del área de influencia, estos se dieron con el objetivo de socializar aspectos de avance de la implementación del Plan de Manejo Ambiental del proyecto, resultados de monitoreo de ruido y calidad de aire, seguimiento al funcionamiento del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental 2023-2024, gestión de PQRS; PLATAFORMAS AEROVISION y AMBIENSQ, entre otros, no obstante, no se identificó la existencia de soportes documentales que dieran cuenta de la programación ni ejecución de espacios de socialización acerca de los resultados obtenidos para el plan de acción establecido en el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, a partir de la implementación de actividades previas que incluyen integración completa entre información acústica, predial y socioeconómica.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Conclusión: De acuerdo con lo descrito anteriormente, a través de la información aportada por el titular de la licencia ambiental en los radicados fechados el 21 de mayo y 6 de noviembre de 2025 y en los ICA 19, 20 y 21 no se hallan soportes documentales que den cuenta de la implementación de la acción “Socialización de Resultados” por parte de la AEROCIVIL, situación se ve agravada por el hecho de que varias actividades técnicas previas, necesarias para consolidar los resultados que debían ser socializados, permanecen inconclusas o no han sido soportadas documentalmente. En consecuencia, no existen resultados consolidados susceptibles de ser socializados, lo cual imposibilita que se lleve a cabo esta actividad, motivando esto que se determine que a la misma no se ha dado cumplimiento aún cuando su desarrollo debió darse en el segundo trimestre del año 2024, es decir que, acorde al periodo definido para el presente seguimiento específico cuya fecha de corte corresponde al 11 de noviembre de 2025, ha transcurrido 1 año y 5 meses de no cumplimiento por parte de la AEROCIVIL frente al desarrollo de esta actividad.

Al 11 de noviembre de 2025, la actividad mantiene un retraso superior a un año y cuatro meses respecto del segundo trimestre de 2024.

Inicio de la implementación del Plan de Acción.

Respecto a esta actividad, cuyo plazo de cumplimiento se definió para el segundo semestre de 2024, es importante considerar que, para su desarrollo, resultaba indispensable haber concluido previamente la identificación de las áreas sensibles, la aplicación del Formato de Diligenciamiento Espacial y la socialización de los resultados con grupos de valor o actores sociales del área de influencia. De esta manera el presente seguimiento ambiental específico, corresponde a la verificación inicial de esta actividad dado el plazo establecido para su desarrollo y la temporalidad del seguimiento. Así las cosas, en verificación de la información que reposa en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA para el expediente LAM0209, no se identifican radicados asociados a la presentación por parte de la AEROCIVIL de soportes documentales que demuestren el inicio y avances de la ejecución de la actividad aquí evaluada, pues si bien la obligación contenida en el numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 requiere la presentación trimestral de soportes que den cuenta del avance de cada una de las actividades incluidas en los cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo, para el caso de esta actividad es necesario que la AEROCIVIL reporte y demuestre el inicio de la implementación del plan de acción producto de los resultados arrojados por las actividades previas a esta acción.

Ahora, en verificación de los ICA 20 (segundo semestre de 2024) e ICA 21 (primer semestre de 2025), se observa que en ninguno de estos fue aportada información ni soportes documentales que dieran cuenta del inicio de la implementación del plan de acción asociado al cronograma “**Inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido**”, actividad programada a partir del segundo semestre de 2024. En consecuencia, dada la ausencia de información no es posible verificar que la AEROCIVIL hubiera iniciado la implementación del Plan de Acción dentro de los plazos establecidos.

Sobre lo anterior, si bien no se halla información sobre la implementación del plan de acción en los ICA 20 y 21, la AEROCIVIL en estos insiste en la información presentada a través del radicado ANLA 2023261030039526 del 29 de diciembre de 2023, respecto de lo cual esta Autoridad reitera que tal información ya fue analizada durante el seguimiento ambiental realizado en 2024 acogido por Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y en el cual se observó que corresponde a actividades ejecutadas entre 2022 y 2023. Por esta razón, es un soporte documental que no guarda relación con las obligaciones específicas del segundo semestre de 2024 y no puede considerarse como evidencia

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

de ejecución y/o avance de la actividad aquí evaluada. En ese sentido, no existe información que respalde el cumplimiento de esta actividad.

Por otra parte, aunque dentro del ICA 20 AEROCIVIL anexó el archivo “Edificaciones Sensibles – Anexo 15”, es importante aclarar que este documento corresponde a la actividad “Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad”, cuyo cumplimiento estaba previsto para el primer semestre de 2023. Además, dicho producto fue elaborado utilizando un contorno acústico distinto al autorizado (numeral 1 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021) y cuya validez técnica no pudo ser verificada por esta Autoridad, según se detalla en el título “Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad” del presente acto administrativo. En consecuencia, este archivo no puede tomarse como soporte del avance o cumplimiento de las actividades exigidas para el segundo semestre de 2024.

Conclusión: En síntesis, del análisis realizado se concluye que no existe evidencia documental que demuestre la ejecución de la actividad aquí evaluada cuyo plazo de cumplimiento venció el 31 de diciembre de 2024, por lo cual se genera el respectivo requerimiento en el marco del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022.

A la fecha de corte documental del presente seguimiento, la actividad registra un retraso que supera los diez (10) meses en relación con el plazo definido para el segundo semestre de 2024.

Plan de acción (Diseño y construcción de barreras).

Alistamiento de información acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS.

En lo que corresponde a esta actividad cuyo plazo de cumplimiento se definió para el primer y segundo semestre del año 2022, se hacen las siguientes consideraciones teniendo en cuenta que se incluye la trazabilidad temporal de la verificación realizada por parte de esta Autoridad al cumplimiento de esta acción:

Seguimiento Año 2023 - Periodo 10 de junio de 2022 al 6 de septiembre de 2023.

En seguimiento ambiental general realizado al expediente LAM0209 registrado en Concepto Técnico 8622 del 6 de diciembre de 2023 acogido por Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento del 6 de diciembre de 2023, respecto a esta acción se consideró lo siguiente:

“(…) No se hallan soportes documentales que evidencien el avance y cumplimiento de esta actividad dentro del plan de acción, la cual estaba contemplada para ser ejecutada en el primer y segundo semestre del año 2022 (…)”

Seguimiento Año 2024 - Período de Seguimiento Ambiental Específico al Componente Atmosférico 11 de junio de 2022 al 17 de abril de 2024.

Teniendo en cuenta que, dada la ausencia de información por parte de la AEROCIVIL asociada al cumplimiento de esta actividad tal como se mencionó en seguimiento del año 2023, se estableció el requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023:

“(…) **REQUERIMIENTO 3.** Presentar los soportes documentales (primer y segundo semestre de 2022 y primer semestre de 2023) de los avances trimestrales de cada una de las actividades

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

planteadas en el cronograma y metodologías para el desarrollo del plan de acción que garantice el cumplimiento de la norma de ruido para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia (incluye avances en el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia y el plan de cumplimiento de norma de ruido), información que también deberá ser socializada a las comunidades y autoridades del área de influencia, de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso.

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 (...)

Para el año 2024, esta Autoridad adelantó un seguimiento detallado al componente atmosférico, cuyos resultados fueron consignados en el Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024 y formalizados mediante el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024. A partir de este análisis, se establecen las siguientes consideraciones sobre el cumplimiento del requerimiento con base en la información aportada por la AEROCIVIL a través del ICA 15 (primer semestre de 2022), con énfasis en la actividad aquí evaluada:

Ficha de manejo PMA-01 Manejo y control de ruido – Medida “Construcción de barrera acústica (outdoor) la cual remplazará los jarillones y barreras forestales en las delimitaciones del Aeropuerto, con una pérdida por inserción de al menos 11 dB”:

(...)

Esta Autoridad Nacional encuentra que, en el cronograma establecido para el diseño y la construcción de barreras en el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022, se debe cumplir con la actividad “Alistamiento de información acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS”. En relación con el cumplimiento de esta actividad, se encontraron las siguientes evidencias:

- Informes de monitoreo de ruido ambiental correspondientes a los meses entre enero y junio de 2022, ubicados en la ruta documental digital: ICA15\CAP 7 ANEXOS\Anexo 3. Reporte Laboratorio\3.2 Ruido\3.2.1. Ruido Ambiental*
- Informes de correlación, en los cuales se realizan análisis específicos de los niveles de ruido aeronáutico, su aporte como energía sonora al entorno y la correlación existente con la cantidad de operaciones aéreas. Estos informes se encontraron en la ruta documental digital: ICA15\CAP 7 ANEXOS\Anexo 3. Reporte Laboratorio\3.2 Ruido\3.2.2. Informe correlación.*

Estos documentos están alineados con la primera actividad establecida en el cronograma para el diseño y construcción de las barreras acústicas, por lo que pueden considerarse como evidencias del cumplimiento de la presente medida de manejo (...)

Se observa que la actividad “Alistamiento de información acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS” presenta avances parciales en su cumplimiento, esto teniendo en cuenta que, si bien se evidenció información asociada al alistamiento acústico para el primer semestre de 2022, los cuales fueron reconocidos por esta Autoridad como documentos alineados con la primera actividad del cronograma para el diseño y construcción de las barreras acústicas, no se encontraron soportes documentales que permitan justificar el alistamiento de la información ambiental, aeronáutica, operacional y ATS correspondiente al mismo período evaluado.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

La ausencia de estos componentes impide considerar la actividad como cumplida, ya que el alcance definido en la Resolución 801 de 22 de abril de 2022 exige una preparación completa y articulada de todos los tipos de información mencionados (acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS), dado su rol en el proceso de diseño y justificación técnica de las barreras acústicas.

En relación con las actividades evaluadas dentro del requerimiento establecido en el Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023, y con base en la información consignada en la Tabla 98 “Análisis de Cumplimiento de las Actividades de Diseño y Construcción de Barreras Acústicas”, para la actividad correspondiente al alistamiento de información se expone lo siguiente:

“(…) En lo referente a la actividad “Alistamiento de información acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS”, se entiende que esta se encuentra asociada a los resultados del estudio y diseño de las barreras acústicas, por lo cual su cumplimiento requiere una verificación permanente. Esto se debe a que el objetivo de esta medida es de carácter ambiental y busca reducir el impacto por ruido aeronáutico existente, particularmente en las zonas donde se presentan conflictos de uso del suelo dentro del área de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado (…).”

A partir del análisis realizado, se concluye que, si bien la AEROCIVIL aportó información relacionada con el componente acústico para el primer semestre de 2022, esta no resulta suficiente para considerar cumplida la actividad de alistamiento. Esta medida constituye la base técnica del estudio y diseño de las barreras acústicas, por lo que requiere integrar de manera completa la información ambiental, aeronáutica, operacional y ATS. La ausencia de estos componentes evidencia que el alistamiento aún no está finalizado y que no se cuenta con una línea base sólida que permita avanzar de forma adecuada hacia la fase de diseño.

Ahora bien, conforme a lo señalado en la Ficha de Manejo PMA-01 “Manejo y control de ruido - Construcción de barrera acústica (outdoor)”, en la que se establece que esta infraestructura reemplazará los jarillones y barreras forestales en los linderos del aeropuerto y deberá garantizar una pérdida por inserción mínima de 11 dB, se entiende que los informes entregados por la AEROCIVIL fueron considerados como avances para el seguimiento realizado en 2024, lo que motivó que la actividad “Alistamiento de información acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS” no fuera parte de los argumentos planteados por esta Autoridad para reiterar el requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023, reiteración que fue establecida a través del numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y que se centró exclusivamente en solicitar los soportes documentales de los avances trimestrales de las acciones del plan de acción (primer y segundo semestre de 2022 y primer semestre de 2023) que hacen parte del inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido .

Seguimiento Año 2025 – Periodo 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025 (Presente Seguimiento Ambiental).

En los ICA 19 (enero a junio de 2024), ICA 20 (julio a diciembre de 2024) y ICA 21 (enero a junio de 2025), se observa que la AEROCIVIL remitió nuevamente la misma información previamente presentada en los ICA 17 y 18, incluyendo nuevamente el oficio del 22 de agosto de 2023. En dicho oficio, la AEROCIVIL explicó que continúa adelantando las gestiones administrativas y contractuales necesarias para el proceso 36100C0194, cuyo objetivo es desarrollar los estudios y diseños de la barrera acústica para el Aeropuerto Internacional El Dorado. También señaló que, aunque se ha avanzado en trámites internos y en los requisitos asociados a vigencias futuras, aún no ha sido

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

posible definir el presupuesto oficial del proyecto debido a la limitada respuesta de posibles oferentes, motivo por el cual se mantienen solicitudes a través de plataformas como SECOP II para obtener esta información.

Pese a lo anterior, no se aportaron soportes actualizados ni avances técnicos que permitan evidenciar el alistamiento de la información acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS requerida para esta actividad.

Ahora bien, al revisar la información aportada por la AEROCIVIL para este requerimiento, se identificó que únicamente fue entregada la información acústica del primer semestre de 2022, correspondiente a los informes de monitoreo de ruido ambiental y a los análisis de correlación de ruido aeronáutico. Aunque estos documentos son útiles dentro del componente acústico, representan solo una parte del alcance solicitado y no permiten contar con una visión completa del comportamiento del ruido en el área de influencia. Además, no se incluye información del segundo semestre de 2022, por lo que el alistamiento queda incompleto desde su punto de partida.

En relación con el componente acústico, es necesario contar con las mediciones de ruido ambiental y aeronáutico del segundo semestre de 2022, así como con los análisis que relacionen estos niveles sonoros con la operación del aeropuerto y con la identificación de las principales fuentes generadoras del ruido.

En cuanto al componente ambiental, se requiere una caracterización actualizada del entorno, del uso del suelo y de las condiciones meteorológicas que influyen en la dispersión del ruido y otras variables que consideren.

Respecto al componente aeronáutico, se necesita información sobre los tipos de aeronaves que operan en el aeropuerto, su certificación de ruido según los Capítulos OACI, los parámetros operativos relevantes y los registros de pruebas de motores en plataforma, especificando horarios y niveles de potencia. La información operacional debe aportar claridad sobre la dinámica completa de las operaciones aéreas y terrestres, incluyendo despegues y aterrizajes discriminados por pista, tipo de aeronave y horario, así como movimientos en plataforma, tiempos de rodaje, uso de APU y cualquier otra actividad en tierra que genere ruido. Finalmente, el componente ATS debe incorporar los procedimientos aéreos vigentes (SID, STAR, aproximaciones y rutas), los perfiles de vuelo utilizados y cualquier cambio temporal o permanente que pueda modificar la distribución del ruido en el territorio.

En conjunto, la información presentada por la AEROCIVIL solo cubre una parte del componente acústico y no incluye los demás elementos que permiten comprender y evaluar integralmente la generación, propagación y control del ruido aeronáutico. Por esta razón, no es posible considerar cumplida la actividad de alistamiento, ya que la normativa exige una mirada completa que integre todos los factores tanto acústicos, ambientales, aeronáuticos, operacionales y ATS, que influyen en el impacto sonoro del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Conclusión: Del análisis de los seguimientos realizados para los años 2023, 2024 y 2025, y con base en la verificación documental efectuada por esta Autoridad, se determina que no fue posible evidenciar el cumplimiento de la actividad “Alistamiento de información acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS”, definida para ejecutarse en el primer y segundo semestre del año 2022.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Si bien se identificaron algunos documentos asociados al alistamiento acústico, como los informes mensuales de monitoreo de ruido ambiental entre enero y junio de 2022 y los análisis de correlación de ruido aeronáutico del mismo periodo, no se encontraron soportes que permitieran demostrar el alistamiento de la información ambiental, aeronáutica, operacional y ATS. Estos componentes son fundamentales para cumplir con el alcance definido en la Resolución 801 del 22 de abril de 2022. Esta misma situación se evidenció durante los ICA 19, 20 y 21, en los cuales la AEROCIVIL volvió a remitir la información ya presentada, sin aportar avances nuevos que actualizaran o complementaran los soportes necesarios. De igual forma, al corte documental del 11 de noviembre de 2025, la actividad presenta un rezago superior a dos años y diez meses frente al plazo previsto para el segundo semestre de 2022.

Con base en lo expuesto y ante la falta de información completa para esta actividad, se hace necesario solicitar los soportes requeridos. En ese sentido, se procede a emitir el siguiente requerimiento:

Presentar, en un plazo no mayor a tres (3) meses, los soportes documentales que demuestren el alistamiento de la información acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS requerida para el diseño y construcción de las barreras acústicas del Aeropuerto Internacional El Dorado, La información deberá incluir, sin limitarse a:

- a. Información Acústica: Mediciones de ruido ambiental y aeronáutico del segundo semestre de 2022, análisis de correlación entre niveles de presión sonora y la operación aérea, e identificación de las principales fuentes generadoras de ruido.
- b. Información Ambiental: Caracterización actualizada del entorno y del uso del suelo, incluyendo las condiciones meteorológicas y demás variables de dispersión, como viento, temperatura, humedad, topografía y presencia de edificaciones, que influyen en cómo se propaga y percibe el ruido en el área de influencia.
- c. Información Aeronáutica: Tipos de aeronave que operan en el aeropuerto, clasificación del ruido de las aeronaves conforme al Anexo 16, Volumen I de la OACI, certificados de ruido (Noise Certificates) y parámetros operacionales relevantes, así como registros de pruebas de motores en plataforma, indicando horarios y potencia utilizada.
- d. Información operacional: Dinámica completa de las operaciones aéreas y terrestres (despegues, aterrizajes, rodajes, movimientos en plataforma, tiempos de estacionamiento, uso de APU y otras actividades en tierra que representen fuentes sonoras).
- e. Información ATS: Procedimientos ATS vigentes (SID, STAR, aproximaciones y rutas), incluidos aquellos basados en navegación RNAV/PBN, que sean aplicables al Aeropuerto Internacional El Dorado

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 0801 de 2022.

Justificación y gestión de recursos públicos (vigencia futura).

En lo que corresponde a esta actividad cuyo plazo de cumplimiento se definió para el primer semestre del año 2023, se hacen las siguientes consideraciones teniendo en cuenta que se incluye la

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

trazabilidad temporal de la verificación realizada por parte de esta Autoridad al cumplimiento de esta acción:

Seguimiento Año 2023 - Periodo 10 de junio de 2022 al 6 de septiembre de 2023.

En seguimiento ambiental general realizado al expediente LAM0209 registrado en Concepto Técnico 8622 del 6 de diciembre de 2023 acogido por Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023, respecto a esta acción se consideró lo siguiente:

“(…) No se hallan soportes documentales que evidencien el avance y cumplimiento de esta actividad dentro del plan de acción la cual estaba contemplada para ser ejecutada en el primer semestre del año 2023 (…)”

Seguimiento Año 2024 - Período de Seguimiento Ambiental Específico al Componente Atmosférico 11 de junio de 2022 al 17 de abril de 2024.

Teniendo en cuenta que, dada la ausencia de información por parte de la AEROCIVIL asociada al cumplimiento de esta actividad tal como se mencionó en seguimiento del año 2023, se estableció el requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023:

*“(…) **REQUERIMIENTO 3.** Presentar los soportes documentales (primer y segundo semestre de 2022 y primer semestre de 2023) de los avances trimestrales de cada una de las actividades planteadas en el cronograma y metodologías para el desarrollo del plan de acción que garantice el cumplimiento de la norma de ruido para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia (incluye avances en el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia y el plan de cumplimiento de norma de ruido), información que también deberá ser socializada a las comunidades y autoridades del área de influencia, de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso.*

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 (…)”

Para el año 2024 esta Autoridad realiza seguimiento específico al componente atmosférico, el cual se registra en Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024 acogido por el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, haciendo las siguientes consideraciones respecto al cumplimiento de este requerimiento, específicamente de la presente actividad:

“(…) En verificación del anexo 22 del ICA 18 referido por la AEROCIVIL, denominado “Anexo 22. Barreras Acústicas”, se halla archivo pdf denominado “Barreras Acústicas”, en el cual la AEROCIVIL incluye la siguiente información:

“(…)”

la entidad Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil en el ejercicio y obligación de sus funciones de contratación pública establecidas en el artículo 49 de la Ley 446 de 1998, artículo 12 de la Ley 80 de 1993, artículo 21 de la Ley 1150 de 2007, Decreto 1294 de 2021 y la Resolución 00108 del 21 de enero de 2022 “Por medio de la cual se delegan unas funciones” y la Resolución interna No. 03128 del 2017 – Manual de Contratación y demás normatividad

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

aplicable. Para lo cual, se ha adelantado la planeación de contratación bajo la figura de vigencias futuras partiendo del principio de anualidad definido de la siguiente manera:

“(…)

El año fiscal comienza el 1 de enero y termina el 31 de diciembre de cada año. Después del 31 de diciembre no podrán asumirse compromisos con cargo a las apropiaciones del año fiscal que se cierra en esa fecha y los saldos de apropiación no afectados por compromisos caducarán sin excepción (Ley 38/89, artículo 10)”.

(…)”

Por tal motivo, y con el ánimo de contar con un contrato de mayor continuidad temporal posible; esta entidad viene desarrollando en la vigencia 2023 la intervención de contratación pública mediante la figura de “vigencias futuras”. De lo cual, se destaca el siguiente proceso indicado en la Ley 819 de 2003 – “Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones” para las entidades de carácter público (…)”

“(…)”

Así las cosas, la entidad Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil en el ejercicio y obligación de sus funciones de contratación pública citados previamente (incluyendo la Resolución interna No. 03128 del 2017 – “Manual de Contratación y demás normatividad aplicable.”); estableció en el Plan Anual de Adquisiciones el siguiente objeto de contratación:

- 36100C0194 REALIZAR LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA BARRERA ACÚSTICA PARA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO - DE CONFORMIDAD REQUERIMIENTO ANLA (VF),*

Este procedimiento se debe efectuar para la remisión del concepto previo y favorable por parte del Departamento Nacional de Planeación DNP, Ministerio de Transporte y remitidas por parte del CONFIS (Consejo Superior de Política Fiscal) - organismo adscrito al Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Sin embargo, hasta la presente notificación, la ejecución de Estudios Previos para la contratación, en donde se desarrollan los debidos estudios de mercado y del sector, han presentado la deficiencia de empresas y consultorías que puedan establecer un costo aproximado del proyecto para la determinación del presupuesto oficial. Razón por la cual, esta entidad se encuentra efectuando las instancias de solicitudes por plataformas como el SECOP II, para la cuantificación de este presupuesto como criterio establecido en Colombia Compra Eficiente.

(…)”

Al respecto es claro el informe que presenta la AEROCIVIL acerca de la gestión de recursos o vigencias futuras para el proyecto del diseño y construcción de las barreras acústicas y de esta manera asegurar los recursos económicos que la AEROCIVIL debe destinar para su ejecución, no obstante es un proceso que aún no ha culminado, por lo cual se considera el cumplimiento de esta acción para el presente periodo de seguimiento, pero se continuará efectuando por parte de la ANLA seguimiento y control a esta actividad hasta tanto se confirme el aseguramiento de los

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

recursos para efectuar tanto los estudios y diseños de las barreras acústicas, como su construcción producto de los resultados de los estudios y diseños efectuados. (...) *Cursiva y subrayado fuera del texto.*

Teniendo en cuenta la consideración anterior, y dado que la información presentada por la AEROCIVIL fue validada por esta Autoridad como un avance bajo el argumento que la misma entidad presentó respecto a que el proceso aún no ha concluido debido a deficiencias que se han presentado con empresas que puedan establecer el costo del proyecto, se consideró el cumplimiento de la actividad bajo el entendido de que la misma continuaría en seguimiento por parte de la ANLA al no contar con soportes suficientes que permitan valorar el cumplimiento definitivo de la misma. Así las cosas, si bien el requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 fue reiterado a través del numeral 44 del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 motivado por la falta de soportes documentales que dieran cuenta del desarrollo y/o ejecución de las actividades incluidas en el cronograma asociado al inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido para el primer y segundo semestre del año 2022 y primer semestre del año 2023, la actividad aquí evaluada no hizo parte de los argumentos que motivaron la reiteración.

Seguimiento Año 2025 – Periodo 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025 (Presente Seguimiento Ambiental).

Para el presente periodo de seguimiento específico, en lo que corresponde a esta actividad, se verifica la información contenida en los ICA 19, 20 y 21, advirtiendo que frente a esta actividad lo siguiente:

ICA 19 y 20: En verificación de la información incluida en estos informes por parte de la AEROCIVIL, no se haya información que dé cuenta de avances adicionales a los presentados en el ICA 18 como ya fue citado anteriormente respecto a esta actividad o evidencias documentales que den cuenta de la culminación de la misma.

ICA 21: La AEROCIVIL mediante el informe descriptivo adjunto a este ICA en el numeral 3.3.3.6 “Barreras Acústicas” hace el siguiente reporte el cual refiere aspectos relacionados con esta actividad:

“(...) En el Anexo 13. Calidad de ruido/ 13.1 Barreras acústicas, se presenta la justificación y el proceso de contratación de estudios y diseños para la implementación de una barrera acústica en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C. Esto se realiza en cumplimiento de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificada por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, emitida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA).

Se hace referencia a la estructura y funciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, encargada de la gestión y contratación de servicios aeroportuarios, y se detalla el proceso de contratación pública bajo la figura de “vigencias futuras” para garantizar la continuidad temporal del contrato.

Además, se menciona la necesidad de obtener el concepto favorable de entidades como el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y el Ministerio de Transporte, así como la participación del Confis (Consejo Superior de Política Fiscal) para autorizar presupuestos de vigencias futuras.

Se destaca la dificultad encontrada en la etapa de estudios previos para la contratación debido a la escasez de empresas y consultoras capaces de proporcionar una estimación precisa del costo

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

del proyecto, lo que ha llevado a la entidad a realizar solicitudes a través de plataformas como SECOP II para obtener esta información de acuerdo con los criterios de Colombia Compra Eficiente (...).”

En revisión del contenido del anexo 13 citado por la AEROCIVIL en el anterior reporte, se observa que el mismo comprende documento fechado el 22 de agosto de 2023, correspondiendo al mismo presentado por la AEROCIVIL en el ICA 18 y que fue objeto de revisión en seguimiento ambiental específico para el componente atmosférico realizado en el año 2024 registrado en Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024 acogido por Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, dejando en evidencia de esta manera que para el periodo del ICA 21 el titular de la licencia ambiental no presentó información adicional o complementaria que diera cuenta de avances sobre la ejecución de esta actividad; incluso el documento hace alusión al desarrollo de gestiones contractuales para el año 2023, aun cuando el ICA 21 comprende el primer semestre de 2025. Sobre esto, debido a que esta actividad continuará siendo objeto de seguimiento por parte de esta Autoridad hasta tanto se confirme el aseguramiento de los recursos para efectuar tanto los estudios y diseños de las barreras acústicas, como su construcción producto de los resultados de los estudios y diseños efectuados, es necesario que la AEROCIVIL informe sobre los avances o cumplimiento de esta actividad para el periodo de los ICA 19, 20 y 21 motivando de esta manera la formulación de requerimiento producto de este seguimiento, en el marco del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, pues si bien la actividad en el cronograma “Diseño y construcción de barreras” fue contemplada para su cumplimiento durante el primer semestre de 2023, los soportes documentales antes citados no confirman que la actividad se haya desarrollado en su totalidad. Como resultado de lo anterior, se genera el siguiente requerimiento:

*Presentar en un plazo no mayor a tres (3) meses, información sobre los avances de cumplimiento de la actividad “Justificación y gestión de recursos públicos (vigencia futura)” incluida en el cronograma **Diseño y construcción de barreras** para el periodo de los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024), ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) e ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025). Lo anterior, en cumplimiento del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022.*

Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de los estudios de factibilidad y diseño de barrera acústica.

Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de interventoría.

En lo que corresponde a estas actividades cuyo plazo de cumplimiento se definió para el segundo semestre del año 2023 y primer semestre de 2024, se hacen las siguientes consideraciones teniendo en cuenta que se incluye la trazabilidad temporal de la verificación realizada por parte de esta Autoridad al cumplimiento de estas acciones:

Seguimiento Año 2024 - Período de Seguimiento Ambiental Específico al Componente Atmosférico 11 de junio de 2022 al 17 de abril de 2024.

En seguimiento ambiental general realizado al expediente LAM0209 registrado en Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024 acogido por Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, respecto a la acción “Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de los estudios de factibilidad y diseño de barrera acústica” se consideró lo siguiente de acuerdo con información incluida por la AEROCIVIL en el ICA 18 (segundo semestre de 2023) e información registrada en SILA de acuerdo con la fecha de elaboración del concepto técnico:

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

“(…) Con relación al cumplimiento de esta actividad, esta Autoridad Ambiental nacional verificó el formato ICA 3a para el periodo del 1 de julio al 31 de diciembre de 2023, allí AEROCIVIL manifiesta para la presente medida de manejo que:

“(…) En el Anexo 22, se presenta la justificación de lo que se llevó a cabo durante la construcción de las barreras acústicas (…)”

De esta manera se verificó el contenido del Anexo 22 y se encontró el archivo denominado “Barreras Acústicas.pdf” el cual contiene informe con fecha 22 de agosto de 2023 emitido por AEROCIVIL en el cual se realiza una explicación acerca del trámite de vigencias futuras para realizar los estudios y diseños de barrera acústica.

Con relación al proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de los estudios de factibilidad y diseño de barrera acústica, AEROCIVIL a través de este oficio expresa que existe una dificultad encontrada en la etapa de estudios previos para la contratación debido a la escasez de empresas y consultoras capaces de proporcionar una estimación precisa del costo del proyecto, lo que ha llevado a la entidad a realizar solicitudes a través de plataformas como SECOP II para obtener esta información de acuerdo con los criterios de Colombia Compra Eficiente. Con lo anterior, si bien la AEROCIVIL informa respecto al avance de las gestiones que ha adelantado para asegurar los recursos necesarios a través de vigencias futuras y manifiesta la dificultad presentada, así como el uso de recurso de publicación a través de la plataforma SECOP II, no se ha llevado a cabo la adjudicación de los estudios de factibilidad y diseño de la barrera acústica, aun cuando esta actividad se contempló dentro del cronograma para ejecutarse durante el segundo semestre del año 2023 y el primer semestre del año 2024, considerando de esta manera el incumplimiento por parte de la AEROCIVIL respecto a esta acción.

Adicionalmente, en verificación de la información documental que reposa en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA respecto del expediente LAM0209, no se hallan radicados que den cuenta de la presentación trimestral de avance de esta actividad por parte de la AEROCIVIL (…)”

Asimismo, en lo que refiere a la acción “Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de interventoría” en el concepto técnico antes mencionado producto de la verificación del ICA 18 (segundo semestre de 2023) y la información que para la fecha de elaboración del concepto técnico reposaba en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA de esta Autoridad, se indicó lo siguiente:

“(…) Sobre estas actividades, en revisión de la información y anexos incluidos por la AEROCIVIL en el ICA 18 (segundo semestre de 2023) no se hallaron aspectos asociados a estas actividades, la cuales dentro del cronograma se contemplaron con un plazo de cumplimiento durante el segundo semestre del año 2023 y primer semestre del año 2024.

Ahora, en verificación de la información documental que reposa en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA respecto del expediente LAM0209, no se hallan radicados que den cuenta de la presentación de información trimestral de avance de estas actividades por parte de la AEROCIVIL, aun cuando al establecerse su plazo para el segundo semestre del año 2023 y primer semestre del año 2024, la AEROCIVIL debió entregar para cada uno de esos periodos dos (2) reportes de avance en los cuales tenía que incluir estas actividades (…)”

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Consecuencia de los reportes anteriores, al no contar con soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de estas actividades, esta Autoridad generó el requerimiento 7 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, mediante el cual se requirió a la AEROCIVIL la presentación de los soportes documentales de la implementación de las actividades de los cronogramas que componen el plan de acción, cuyo plazo de cumplimiento se definió para el segundo semestre de 2023 y primer semestre de 2024, así:

*“(…) **ARTICULO PRIMERO:** Reiterar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, titular de la Licencia Ambiental otorgada a través de la 1330 del 7 de noviembre de 1995, el cumplimiento de las obligaciones que se indican a continuación, en los términos y condiciones en que fueron establecidos en los actos administrativos a los que se hace referencia en el presente artículo: (…)”*

“(…)”

7. Presentar los soportes documentales de los avances trimestrales de las siguientes actividades planteadas en los cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo correspondientes al segundo semestre de 2023 y primer semestre de 2024, para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia (incluye avances en el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia, plan de cumplimiento de norma de ruido y diseño y construcción de barreras), información que también deberá ser socializada a las comunidades y autoridades del área de influencia, de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso.

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 (…)”

Sobre el requerimiento anterior, es importante aclarar su carácter reiterado debido a que la obligación que contiene los cronogramas correspondiendo al numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, definió para cada una de las actividades un plazo específico de cumplimiento, así como en el numeral 2 de la misma obligación se estableció la entrega de informes de avance precisando de manera explícita su periodicidad “trimestral”.

Seguimiento Año 2025 – Periodo 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025 (Presente Seguimiento Ambiental).

Para el presente seguimiento ambiental, esta Autoridad revisó nuevamente la totalidad de la documentación disponible para esta actividad, dentro de la cual se tienen los radicados ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025 y 20256201374622 del 6 de noviembre de 2025 mediante los cuales la AEROCIVIL brindó respuesta parcial a los requerimientos establecidos en el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, los cuales tal como se describe de manera detallada e ilustrada en las consideraciones de la actividad “Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa” presenta información en atención a requerimientos relacionados con ajustes a fichas del componente atmosférico del Plan de Manejo Ambiental y del Plan de Seguimiento y Monitoreo del proyecto, así como incluye respuesta a los literales a, c y f del numeral 3 del artículo segundo del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, asociado a la presentación de información sobre medidas de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y control de Ruido, sin presentar información que diera respuesta al requerimiento definido en el numeral 7 del artículo primero del Auto 11705 del

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

27 de diciembre de 2024, el cual incluye la actividad “Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de los estudios de factibilidad y diseño de barrera acústica”

Así mismo, en verificación de los ICA 19, 20 y 21 objeto de revisión en el presente periodo, no se halla información que permita determinar avances o la atención de las actividades en su totalidad.

Conclusión: *Teniendo en cuenta que a la fecha de elaboración del concepto técnico que se acoge en este acto administrativo la AEROCIVIL no ha aportado evidencias documentales adicionales a las remitidas en el ICA 18 correspondientes a acciones adelantadas en el segundo semestre del año 2023 pero que no son concluyentes ni demuestran el cumplimiento pleno de la actividad correspondiente a “Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de los estudios de factibilidad y diseño de barrera acústica”, así como tampoco ha presentado avances sobre la misma, ni respecto a la actividad “Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de interventoría” en los ICA 19, 20 y 21, es necesario reiterar el requerimiento contenido en el numeral 7 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, llamando la atención respecto a que el plazo de ejecución de estas actividades venció el 30 de junio de 2024, es decir hace 17 meses.*

Conclusión general respecto a las acciones cuyo cumplimiento se definió entre el primer semestre del año 2022 y primer semestre de 2024.

De acuerdo con la trazabilidad, verificación documental y análisis antes expuestos respecto al cumplimiento de las acciones descritas y listadas en los numerales 11.1.3.1 a 11.1.4.4 con plazos de cumplimiento definidos en el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, durante los años 2022, 2023 y primer semestre de 2024, las cuales hacen parte de la composición de los cronogramas del plan de acción “Inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido” y “Diseño y construcción de barreras”, esta Autoridad reconoce que, si bien para el caso de las acciones “Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa” y “Solicitud de información Entidades Oficiales” para el caso del cronograma “inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido, y las acciones “Alistamiento de información acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS” y “Justificación y gestión de recursos públicos (vigencia futura)” en lo que refiere al cronograma Diseño y construcción de barreras, se hallaron soportes que permitieron notar avance en la ejecución de estas actividades, sin embargo, se identificó soportes que no son suficientes para el cumplimiento de las acciones en su especificidad y tampoco representan la integralidad del plan de acción, por lo cual para el caso de las actividades antes mencionadas fueron generados requerimientos específicos complementarios frente a vacíos de información hallados, requerimientos que son realizados en el marco del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022.

En línea con lo anterior, es importante precisar que respecto a las demás actividades con plazos de ejecución para el año 2022, 2023 y primer semestre de 2024, los soportes documentales presentados o la ausencia de estos, no permiten considerar su cumplimiento ni determinarlos como avances en el marco de la implementación del plan acción, incluso fueron notorios casos en los cuales la AEROCIVIL remite reiteradamente información que ya había sido presentada ante esta Autoridad y evaluada en seguimientos anteriores respecto de la cual ya se conceptuó con base en la verificación de la misma. De esta manera las actividades a las cuales se hace referencia corresponden a las siguientes:

Cronograma - Inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

- *Caracterización acústica de emisión de ruido.*
- *Tratamiento de datos, acústicos, prediales y socioeconómicos.*
- *Análisis y yuxtaposición cartográfica, acústica y social.*
- *Definición de áreas acústicas de alta sensibilidad.*
- *Responsabilidades adjudicadas a las autoridades aeronáuticas indicadas por la OACI.*
- *Instrumentos de planeación y gestión del uso de suelo.*
- *Desarrollo de instrumentos de mitigación. (fuente - medio de propagación y receptor - insonorización).*
- *Estudios de procedimientos operacionales.*
- *Aplicación del Formato de diligenciamiento espacial en áreas de alta sensibilidad acústica*
- *Socialización de resultados.*

Cronograma – Diseño y Construcción de Barreras.

- *Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de los estudios de factibilidad y diseño de barrera acústica.*
- *Proceso de estructuración, estudio de mercado, publicación y adjudicación de interventoría.*

En ese sentido, dados los faltantes de información de las acciones antes listadas, esta Autoridad considera la pertinencia de reiterar bajo los argumentos descritos en los numerales 11.1.3 y 11.1.4 para cada una de estas, los requerimientos contenidos en los numerales 7 y 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, así:

- ✓ *Numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024:*

Reiterar a la AEROCIVIL, la presentación de los soportes documentales (primer y segundo semestre de 2022 y primer semestre de 2023) de los avances trimestrales de cada una de las actividades planteadas en el cronograma y metodologías para el desarrollo del plan de acción que garantice el cumplimiento de la norma de ruido para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia (incluye avances en el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia y el plan de cumplimiento de norma de ruido), información que también deberá ser socializada a las comunidades y autoridades del área de influencia, de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso.

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 y numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.

- ✓ *Numeral 7 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024:*

Reiterar a la AEROCIVIL, la presentación de soportes documentales de los avances trimestrales de las siguientes actividades planteadas en los cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo correspondientes al segundo semestre de 2023 y primer semestre de 2024, para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia (incluye avances en el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia, plan de cumplimiento de norma de ruido y diseño y construcción de barreras), información que también deberá ser socializada a las comunidades y autoridades del área de influencia,

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso.

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 y numeral 7 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.

Finalmente, respecto a lo anteriores requerimientos, cabe precisar que, en lo referente a las actividades de socialización dirigidas a grupos de valor o actores sociales del área de influencia acerca de los avances del plan de acción, en verificación de la información presentada por la AEROCIVIL a través de los ICA 19, 20 y 21 y demás documentación del expediente LAM0209 que reposa en el Sistema de Información de Licencias Ambientales - SILA para el periodo del presente seguimiento específico, lo observado en la trazabilidad temporal adelantada a cada actividad, no se observaron evidencias que permitan confirmar el desarrollo de estos espacios de socialización, convirtiéndose en un argumento adicional para efectuar la reiteración de los requerimientos antes señalados.

Ejecución de los estudios de factibilidad y diseño e interventoría.

Frente a esta actividad cuyo plazo de cumplimiento se definió para el segundo semestre del año 2024 y primer semestre de 2025, es necesario aclarar que en seguimiento ambiental específico realizado al componente atmosférico en el año 2024 registrado en Concepto Técnico 9111 del 2 de diciembre de 2024 acogido por Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y en el cual se incluyó la verificación de las obligaciones que hacen parte del plan de acción establecido en el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, la actividad “Ejecución de los estudios de factibilidad y diseño e interventoría” fue incluida dentro de las motivaciones que generaron el requerimiento establecido en el numeral 7 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, presumiendo error en la interpretación temporalidad, toda vez que, se asumió que esta actividad estaba definida con plazo de cumplimiento entre el segundo semestre de 2023 y el primer semestre de 2024, cuando su plazo correctamente se estableció para el segundo semestre de 2024 y el primer semestre de 2025.

En ese sentido la aplicabilidad de verificación al cumplimiento de esta actividad corresponde al presente periodo de seguimiento ambiental específico, toda vez que el mismo tiene como base la revisión de la información contenida en los ICA 20 (segundo semestre de 2024) e ICA 21 (primer semestre de 2025) y demás información del expediente LAM0209 que se encuentra en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA para el periodo del seguimiento. No obstante, la reiteración del requerimiento contenido en el numeral 7 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 se mantiene en las mismas condiciones, toda vez que, su motivación comprende el incumplimiento de otras actividades que sí contaban con plazo de cumplimiento durante el segundo semestre de 2023 y el primer semestre de 2024.

De acuerdo con lo anterior, en lo que corresponde al seguimiento del cumplimiento de la actividad “Ejecución de los estudios de factibilidad y diseño e interventoría”, es preciso tener claro que dada su temporalidad y/o plazo de ejecución, su verificación inicial se realiza a partir del presente seguimiento. De esta manera, se debe indicar que una vez verificada la información sobre el expediente LAM0209 que se encuentra incluida en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA, no se hallaron radicados que dieran cuenta de la presentación por parte de la AEROCIVIL de informes trimestrales sobre el avance de su implementación, tal como lo requiere el numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, pues para la fecha de

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

elaboración del Concepto Técnico (noviembre de 2025) que se acoge en este pronunciamiento, la AEROCIVIL debió haber radicado a esta Autoridad en lo que corresponde a esta actividad un total de cinco (5) informes trimestrales de avance discriminados de la siguiente manera:

1. Informe trimestral julio - septiembre de 2024
2. Informe trimestral octubre - diciembre de 2024
3. Informe trimestral enero – marzo de 2025
4. Informe trimestral abril – junio de 2025
5. Informe trimestral julio - septiembre de 2025

Sin embargo, esta información no fue presentada por el titular de la licencia ambiental.

Adicionalmente, en verificación de la información contenida en los ICA 20 y 21 en sus reportes respecto a esta actividad no incluye información que permita confirmar avances ni desarrollo total de la misma.

Conclusión: Teniendo en cuenta lo descrito anteriormente, se confirma que AEROCIVIL no dio cumplimiento al plazo definido para el desarrollo de esta actividad, por lo cual se genera el respectivo requerimiento.

Proceso de liquidación y socialización de estudios.

Frente a esta actividad cuyo plazo de cumplimiento se definió para el primer semestre de 2025, es de mencionar que, su verificación se realiza con base en la información que contiene el expediente LAM0209 en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA para el presente periodo de seguimiento ambiental específico al plan de acción, no obstante, en el mismo no se hallan radicados que den cuenta de la presentación de información trimestral de avance acerca de la ejecución de esta actividad, con esto, se considera el incumplimiento por parte de la AEROCIVIL a la obligación contenida en el numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 asociada a la entrega de soportes documentales con frecuencia trimestral de cada una de las actividades contenidas en los cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo, por ende esta actividad no es la excepción.

Asimismo, en verificación de la información aportada por la AEROCIVIL a través del ICA 21 (primer semestre de 2025) dado el plazo establecido de cumplimiento para esta actividad, no se halla información que dé cuenta de la implementación de esta actividad. Ahora, en lo que refiere a la socialización de los estudios de factibilidad relacionados con el diseño de las barreras acústicas, en verificación de los soportes documentales incluidos en el ICA 21| en atención a la ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación, si bien la AEROCIVIL llevó a cabo espacios de socialización dirigidos a grupos de valor del área de influencia, estos se dieron con el objetivo de socializar aspectos de avance de la implementación del Plan de Manejo Ambiental del proyecto, resultados de monitoreo de ruido y calidad de aire, seguimiento al funcionamiento del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental 2023-2024, gestión de PQRS; PLATAFORMAS AEROVISION y AMBIENSQ, entre otros, no se identificó la existencia de soportes documentales que dieran cuenta de la programación ni ejecución de espacios de socialización relacionados con los estudios de factibilidad sobre el diseño de las barreras acústicas.

Conclusión: Teniendo en cuenta lo descrito anteriormente, se confirma que AEROCIVIL no dio cumplimiento al plazo definido para el desarrollo de esta actividad, por lo cual se genera el respectivo requerimiento.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

(...)”

FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES Y CONSIDERACIONES JURÍDICAS DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA.

A. De la protección del derecho al Medio Ambiente como deber social del Estado.

El artículo 8 de la Constitución Política determinó como obligación del Estado y las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación. A su vez, en su artículo 79, estableció el derecho que tienen todas las personas a gozar de un ambiente sano y que la Ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Así mismo, el artículo 80 de la Carta Política le impuso al Estado la obligación de planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración y sustitución. Además, debe prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

A la luz de los mandatos constitucionales y legales, la licencia ambiental o Plan de Manejo Ambiental es una autorización condicionada en el caso de obras, proyectos o actividades que puedan afectar los recursos naturales o el ambiente; tal autorización está supeditada al cumplimiento de *“las condiciones técnicas y jurídicas establecidas previamente por la autoridad competente”*, a partir de la valoración de los estudios ambientales, la cual constituye una herramienta con la cual el Estado, a través de las autoridades ambientales, ejerce y conserva la competencia de protección de los recursos naturales y del ambiente, y de prevención y control de los factores de deterioro ambiental. (Sentencia C-328/95).

Teniendo en cuenta lo anterior, la razón de ser de los instrumentos de control y manejo ambiental es la protección de los derechos individuales y colectivos, correspondiéndole a las autoridades, velar por estos derechos, en particular cuando el riesgo de su vulneración aumenta debido al desarrollo de actividades que generan impactos negativos; en este sentido, el Estado, a través de la autoridad ambiental, se ocupa de prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental.

En relación con la responsabilidad en la conservación y defensa del ambiente, es pertinente tener en cuenta lo establecido en el artículo 333 de la Constitución Política, según el cual, la actividad económica y la iniciativa privada son libres, pero *“dentro de los límites del bien común”*. Al respecto, la Corte Constitucional en la Sentencia T-254 del 30 de junio de 1993 con Magistrado Ponente: Antonio Barrera Carbonell, señaló lo siguiente:

“(…) Las normas ambientales, contenidas en diferentes estatutos, respetan la libertad de la actividad económica que desarrollan los particulares, pero le imponen una serie de limitaciones y condicionamientos a su ejercicio que tienden a hacer compatibles el desarrollo económico sostenido con la necesidad de preservar y mantener un ambiente sano. Dichos estatutos subordinaban el interés privado que representa la actividad económica al interés público o social que exige la preservación del ambiente, de tal suerte que el particular debe

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

realizar su respectiva actividad económica dentro de los precisos marcos que le señala la ley ambiental, los reglamentos y las autorizaciones que debe obtener de la entidad responsable del manejo del recurso o de su conservación. El deber de prevención, control del deterioro ambiental, mitigación de los impactos, corrección y restauración de los elementos ambientales lo cumple el Estado en diferentes formas, entre ellas la exigencia de la obtención de licencias ambientales (...).”

De conformidad con lo anterior, la protección al medio ambiente corresponde a uno de los más importantes cometidos estatales, siendo deber del Estado garantizar a las generaciones futuras la conservación del ambiente y la preservación de los recursos naturales.

De ahí la necesidad de contar con entidades como el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible como organismo rector de la gestión ambiental y de los recursos naturales, al que corresponde impulsar una relación de respeto entre el hombre y la naturaleza y definir la política ambiental de protección, conservación y preservación, y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA en su calidad de entidad encargada de que los proyectos sujetos a licenciamiento, permiso o trámite ambiental cumplan con la normativa ambiental, de tal manera que contribuyan al desarrollo sostenible ambiental del país.

B. Del Principio del Desarrollo Sostenible.

El principio de desarrollo sostenible, acogido por la Declaración de Río de Janeiro de 1992, hace referencia al sometimiento de la actividad económica a las limitaciones y condicionamientos que las autoridades ambientales y la normativa en esta materia imponen a su ejercicio, de tal manera que el derecho a la libertad económica sea compatible con el derecho a un ambiente sano.

En este sentido, la política ambiental adoptada por el Estado Colombiano está sustentada en el Principio de Desarrollo Sostenible, el cual implica la obligación de las autoridades de establecer un equilibrio entre la actividad económica y la protección del ambiente y los recursos naturales, a fin de garantizar el desarrollo social y la conservación de los sistemas naturales.

En relación con lo anterior, la Corte Constitucional en la Sentencia C-431 del 12 de abril de 2000, Magistrado Ponente: Vladimiro Naranjo Mesa, indicó:

“(…) Cabe destacar que los derechos y las obligaciones ecológicas definidas por la Constitución Política giran, en gran medida, en torno al concepto de desarrollo sostenible, el cual, en palabras de esta Corporación, pretende “superar una perspectiva puramente conservacionista en la protección del medio ambiente, al intentar armonizar el derecho al desarrollo -indispensable para la satisfacción de las necesidades humanas- con las restricciones derivadas de la protección al medio ambiente.” Así, es evidente que el desarrollo social y la protección del medio ambiente imponen un tratamiento unívoco e indisoluble que progresivamente permita mejorar las condiciones de vida de las personas y el bienestar social, pero sin afectar ni disminuir irracionalmente la diversidad biológica de los ecosistemas pues

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

éstos, además de servir de base a la actividad productiva, contribuyen en forma decidida a la conservación de la especie humana (...)”

En el mismo sentido, la Corte Constitucional profirió la Sentencia T-251 del 30 de junio de 1993 con Magistrado Ponente: Eduardo Cifuentes Muñoz, en la cual expresó:

“(...) El crecimiento económico, fruto de la dinámica de la libertad económica, puede tener un alto costo ecológico y proyectarse en una desenfrenada e irreversible destrucción del medio ambiente, con las secuelas negativas que ello puede aparejar para la vida social. La tensión del desarrollo económico -conservación y preservación del medio ambiente, que en otro sentido corresponde a la tensión bienestar económico – calidad de vida, ha sido decidida por el Constituyente en una síntesis equilibradora que su–yace a la idea de desarrollo económico sostenible consagrada de diversas maneras en el texto constitucional (...)”

De conformidad con la jurisprudencia citada, es obligación de esta Autoridad Nacional, en el proceso de evaluación de los proyectos, obras y actividades de su competencia y en ejercicio de las facultades otorgadas por la Constitución y la legislación ambiental vigente, adelantar una evaluación rigurosa de los estudios ambientales presentados, dirigida a establecer la viabilidad de su desarrollo, en el entendido de que el desarrollo económico y social es necesario y deseable dentro del territorio nacional, pero siempre enmarcado dentro de los límites de una gestión ambiental responsable, sujeta al control social y a las normas establecidas para el efecto.

C. Del seguimiento y control ambiental.

En lo que respecta al régimen jurídico aplicable a la presente actuación, se encuentra procedente cumplir con las prerrogativas establecidas en el Decreto 1076 de 2015, *“Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo sostenible”*, cuyo objeto es compilar la normatividad expedida por el Gobierno Nacional en el ejercicio de las facultades reglamentarias conferidas por el numeral 11° del artículo 189 de la Constitución Política, para la cumplida ejecución de las leyes del sector Ambiente. Ahora bien, el artículo 3.1.2 de la parte 1 del libro 3 del citado Decreto, señala que el mismo rige a partir de su publicación en el Diario Oficial, hecho acaecido el 26 de mayo de 2015 en razón a la publicación efectuada en el Diario Oficial 49523.

Dispone el último Decreto en cita en su artículo 2.2.2.3.9.1, que es función de la Autoridad Ambiental, realizar el control y seguimiento a los proyectos, obras o actividades sujetos a Licencia Ambiental o Plan de Manejo Ambiental, dentro de las cuales se encuentran las actividades sometidas al régimen legal de permisos, concesiones y/o autorizaciones ambientales para el uso y aprovechamiento de recursos naturales en beneficio de proyectos como en el presente caso, durante todas sus fases de construcción, operación, desmantelamiento o abandono.

Dicha gestión de seguimiento y control permite a la Autoridad Ambiental conocer el estado de cumplimiento de las obligaciones a cargo del titular del instrumento de manejo y control

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

ambiental, así como los actos administrativos expedidos con ocasión del proyecto, lo que conlleva a efectuar los requerimientos a que haya lugar.

Resulta indiscutible el hecho de que los titulares de un instrumento de manejo ambiental adquieren compromisos encaminados a satisfacer las obligaciones impuestas para el proyecto de su interés, y en torno a ello, es importante afirmar que no simplemente se trata de gozar de una autorización ambiental otorgada por la autoridad competente, sino que su consecuencia adquiere un alcance mayor, cuando por vía administrativa se hace coercitiva la ejecución de los presupuestos plasmados en dichos instrumentos y en la normatividad ambiental vigente.

Por otra parte, no sobra destacar que las medidas de manejo están dirigidas a prevenir, corregir, mitigar y compensar los impactos debidamente identificados, en el marco de la ejecución de un proyecto, obra o actividad, que se sule de los recursos naturales.

Así las cosas, el cumplimiento de las obligaciones impuestas a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL es un principio básico sobre el cual se desarrolla su objeto mismo, el cual no es otro que el preventivo y en muchos casos correctivo, pues se trata de acciones que están dirigidas a lograr que el titular del proyecto, al momento de ejecutar su actividad adecúe su conducta a la ley y los reglamentos, con el fin de que no cause deterioro al ambiente, o al menos lo reduzca a niveles permitidos por la autoridad ambiental a fin de evitar daños irreversibles en los ecosistemas, garantizando así la promoción del desarrollo sostenible del país.

Ahora bien, es necesario para esta Autoridad Nacional, verificar a través del seguimiento, el cumplimiento de las obligaciones que han sido impuestas a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL en el marco de las autorizaciones ambientales a los que se ha hecho referencia con anterioridad, lo que conlleva a efectuar los requerimientos a que haya lugar para garantizar la continuidad de las actividades autorizadas en el instrumento de control ambiental, evitar incumplimientos continuos que pueden generar impactos ambientales irreversibles en el medio y tomar las acciones pertinentes de conformidad con la Ley 1333 de 2009 modificada mediante la Ley 2387 de 2024.

En concordancia con lo descrito anteriormente, resulta indiscutible el hecho de que los titulares de un instrumento de manejo ambiental adquieren compromisos encaminados a satisfacer las obligaciones impuestas para el proyecto de su interés, y en torno a ello, es importante afirmar que no simplemente se trata de gozar de una autorización ambiental otorgada por la autoridad competente, sino que su consecuencia adquiere un alcance mayor, cuando por vía administrativa se hace coercitiva la ejecución de los presupuestos plasmados en dichos instrumentos y en la normatividad ambiental vigente.

Finalmente es importante precisar que la actual decisión, se fundamenta en los principios orientadores consagrados en el artículo 209 de la Carta Política, en concordancia con lo establecido en el artículo tercero de la Ley 489 de 1998 y en el artículo tercero del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, que establece los

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

principios orientadores de las actuaciones administrativas, especialmente, en los principios de debido proceso, proporcionalidad, y legalidad, así como en la aplicación rigurosa de los principios de política ambiental consagrados en instrumentos internacionales y adoptados por la legislación colombiana en diversas leyes, entre ellas, con una preponderancia evidente, la Ley 99 de 1993, en su artículo primero, dentro de los cuales vale la pena destacar el principio de desarrollo sostenible, el principio de prevención y los criterios de manejo integral del medio ambiente y su interrelación con los procesos de planificación económica, social y física, entre otros.

Contra el presente Auto de control y seguimiento no procede recurso alguno de conformidad con lo preceptuado en el artículo 75 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, teniendo en cuenta que se trata de un acto administrativo de ejecución, que no pone fin a una actuación administrativa, sino que, a través de este, se efectúa el seguimiento y control de obligaciones establecidas previamente al titular, en el instrumento de manejo y control ambiental correspondiente, las cuales son claras, expresas y exigibles.

En mérito de lo expuesto,

DISPONE:

ARTÍCULO PRIMERO. Reiterar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, el cumplimiento de las obligaciones y medidas ambientales en los términos establecidos en la licencia ambiental y en los demás actos administrativos debidamente ejecutoriados:

1. Realizar un inventario de viviendas y edificaciones sensibles (servicios de salud, educación, culturales, recreativos y de atención a población vulnerable) que permita establecer claramente las condiciones previas (línea base) a la implementación de las medidas de control de ruido en el receptor que harán parte del Plan de Acción para mitigar el ruido de la operación aérea:
 - a. El inventario de viviendas y edificaciones sensibles (servicios de salud, educación, culturales, recreativos y de atención a población vulnerable), debe presentarse durante la Fase II autorizada en esta modificación y hace parte de los prerequisites para dar inicio a la Fase III.
 - b. La metodología para el desarrollo del Inventario de viviendas e instituciones existentes en el AI debe incluir las acciones de información y concertación con las comunidades teniendo en cuenta que las reuniones comunitarias deben dirigirse a grupos pequeños de modo que sea posible atender asertivamente todas las inquietudes que se presenten y se cuente con población cuyas viviendas presenten características relativamente homogéneas.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

- c. En cuanto al inventario de viviendas y edificaciones sensibles, se debe tener en cuenta lo siguiente:
- i. El inventario de viviendas y edificaciones sensibles con su respectiva caracterización, hace parte de las medidas de mitigación de ruido en el receptor que defina la Aerocivil en su Plan de Acción, porque es la base para identificar cómo se correlacionan las características físicas de las viviendas y edificaciones sensibles, los usos que dan sus ocupantes y sus características socioeconómicas con la aplicabilidad específica de la medida para cada caso; pues de una adecuada definición del modo en que se implementarán las medidas del Plan de Acción para cada caso, depende en su mayor parte el éxito de la mitigación.
 - ii. Contar con un consentimiento o rechazo escrito de los representantes de viviendas y demás edificaciones objeto de medidas de mitigación de ruido en el receptor, para lo cual será necesario desarrollar una fase previa al inventario, correspondiente al proceso de información y participación de la comunidad y sus líderes. Se deberá garantizar el suministro de información sobre El Plan de Acción con lo que se plantea en general para las viviendas y edificaciones sensibles, la importancia y necesidad de recopilar información fidedigna, el cronograma de todo el Plan, la metodología de implementación de la medida, las características del consentimiento informado y la proyección de efectividad de la medida respecto al escenario inicial.
 - iii. Todos los encuentros comunitarios deben contar con actas de reunión firmadas por la comunidad impactada por el proyecto que participe de las reuniones previas a la ejecución del inventario de viviendas y edificaciones sensibles.
 - iv. Indistintamente del uso del suelo donde se encuentren las viviendas, todas las casas de habitación deben ser incluidas en las medidas de control de ruido en el receptor que harán parte del Plan de Acción, esto en armonía con la Constitución y los principios de la legislación ambiental colombiana, según los cuales, todo ciudadano colombiano tiene derecho a gozar de un ambiente sano.
 - v. No se debe condicionar las medidas de mitigación únicamente a las personas que cumplan los requisitos de Planeación Distrital y los Planes de Desarrollo y de Ordenamiento vigentes, es decir, para aquellas personas que se encuentren “en una situación de legalidad” en cuanto a sus construcciones. Lo anterior teniendo en cuenta que las medidas de protección ambiental tienen un carácter general y en ningún momento pueden condicionarse a una situación de legalidad.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

- vi. La información recopilada deberá ser ingresada en una base de datos que permita revisiones mediante el uso de filtros y cruces de información. Se debe garantizar el acceso permanente de la ANLA a esta base de datos y a partir de ella, se elaborarán informes de avance a incluir como anexos de los Informes de Cumplimiento ambiental a presentar durante la ejecución del inventario y se debe presentar un informe final consolidado por unidad territorial menor.

Lo anterior, en cumplimiento de los subnumerales 9.2, 9.3, 9.5 (subnumerales 9.5.1, 9.5.2, 9.5.3, 9.5.4, 9.5.5 y 9.5.6) del numeral 9 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y numeral 4 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.

2. Presentar los soportes documentales (primer y segundo semestre de 2022 y primer semestre de 2023) de los avances trimestrales de cada una de las actividades planteadas en el cronograma y metodologías para el desarrollo del plan de acción que garantice el cumplimiento de la norma de ruido para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia (incluye avances en el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia y el plan de cumplimiento de norma de ruido), información que también deberá ser socializada a las comunidades y autoridades del área de influencia, de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso.

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 y numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.

3. Presentar los soportes documentales de los avances trimestrales de las siguientes actividades planteadas en los cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo correspondientes al segundo semestre de 2023 y primer semestre de 2024, para el tratamiento de los conflictos del uso de suelo existentes en el área de influencia (incluye avances en el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones del área de influencia, plan de cumplimiento de norma de ruido y diseño y construcción de barreras), información que también deberá ser socializada a las comunidades y autoridades del área de influencia, de tal manera que los actores sociales implicados estén informados de los avances durante todo el proceso.

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 y numeral 7 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

4. Presentar los soportes documentales de los avances trimestrales de las siguientes actividades durante el segundo semestre de 2024 y primer semestre de 2025, incluidas en el cronograma “*Diseño y Construcción de Barreras*”:

- a. Ejecución de los estudios de factibilidad y diseño e interventoría.
- b. Proceso de liquidación y socialización de estudios.

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022.

5. Presentar los soportes documentales que permitan evidenciar el cumplimiento de las siguientes medidas de la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y control de Ruido:

- a. Actividades descritas dentro del Plan de Acción para el tratamiento de los conflictos de uso del suelo existentes en área de influencia para los periodos de los ICA 15, 17 y 18, en cumplimiento de lo definido en la medida de manejo 1.
- b. El indicador de cumplimiento que esté basado en la información real de las 8 actividades del primer semestre de 2023 según el cronograma del Plan de Acción para el tratamiento de los conflictos de uso del suelo, para el periodo de evaluación del ICA 17, en cumplimiento a la medida de manejo 1.
- c. El indicador de cumplimiento que esté basado en la información real de las 8 actividades del segundo semestre de 2023 según el cronograma del Plan de Acción para el tratamiento de los conflictos de uso del suelo, para el periodo de evaluación del ICA 18, en cumplimiento a la medida de manejo 1.

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 1 del artículo noveno de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, parágrafo del artículo sexto de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021 y literales a, m, n del numeral 1 del artículo segundo del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.

ARTÍCULO SEGUNDO. Requerir a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL para que presente en el término de tres (3) meses contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, las evidencias documentales del cumplimiento y/o ejecución de las siguientes obligaciones ambientales:

1. Presentar soportes documentales que den cuenta de la gestión realizada durante el periodo de los ICA 19 (primer semestre de 2024), ICA 20 (segundo semestre de 2024) e ICA 21 (primer semestre de 2025) ante las autoridades de planeación del territorio, sobre la actualización de las políticas de uso del suelo, de tal forma que en el corto o mediano plazo se logre consolidar un modelo de uso del suelo en el área de influencia del aeropuerto con usos del suelo que sean totalmente compatibles con la actividad aeroportuaria que allí se realiza.

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Lo anterior, en cumplimiento del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

2. Presentar los soportes documentales que permitan verificar que se completó la actividad *“Formación de línea base por la implementación de la Fase II operativa. Diagnóstico acústico por la implementación de la Fase II operativa”* correspondientes al segundo semestre de 2022, específicamente en lo relacionado con la identificación y delimitación de áreas y zonas acústicas de sensibilidad especial. Para ello, deberá aportar, como mínimo:
 - a. Los metadatos técnicos de toda la información utilizada, incluyendo fuente, fecha de generación o actualización, criterios de clasificación, parámetros técnicos y/o cualquier elemento necesario para garantizar la trazabilidad y verificabilidad del insumo.
 - b. La cartografía temática correspondiente, en formato compatible con sistemas de información geográfica (SIG), incluyendo como mínimo archivos tipo *shapefile* (SHP) o formatos equivalentes (GeoPackage, GeoJSON), que permitan verificar la ubicación, extensión y características de las áreas o zonas de sensibilidad acústica especial identificadas.
 - c. Memoria metodológica detallada, que describa, sin limitarse a, los criterios técnicos, sociales y territoriales aplicados, las fuentes de información consultadas, los procedimientos de análisis espacial utilizados.

Lo anterior, en cumplimiento de la medida *“Formulación, ejecución y seguimiento del Plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el área de influencia”* incluida en la Ficha de manejo PMA-01 Manejo y control de ruido y numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022.

3. Presentar la siguiente información relacionada con los cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo:
 - a. Soportes documentales que den cuenta de la ejecución durante el segundo semestre del año 2024 de la actividad *“Inicio de implementación del plan de acción”* incluida en el cronograma “Plan de acción - (Inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido).”
 - b. En atención a la actividad *“Solicitud de información Entidades Oficiales”*, soportes documentales que den cuenta de la consulta de información ante entidades oficiales (cronograma **Inventario de Viviendas y Cumplimiento a la Norma de Ruido**) tales como Secretaría Distrital de Educación, Secretaría Distrital de Salud y Secretaría de Integración Social, para obtener datos sobre instituciones educativas, bibliotecas, centros geriátricos, equipamientos

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

sociales o infraestructura de salud existente para las Localidades de Engativá y Fontibón en lo que corresponde al área de influencia bajo la curva de ruido para el indicador LDN 65 dBA definida en el numeral 1 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

- c. Incluir en el inventario de edificaciones sensibles del área de influencia de 65dBA para el medio abiótico definida en el numeral 1 del artículo tercer de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, la siguiente infraestructura de alta sensibilidad acústica:

LOCALIDAD	NOMBRE DE LA EDIFICACIÓN	DIRECCIÓN	COORDENADAS	BARRIO
JARDINES INFANTILES				
FONTIBÓN	JARDIN INFANTIL KIDS COUNTRY HOUSE	KR 82 # 23 - 61	4.66699941347742, -74.12580949377843	MODELIA OCCIDENTAL
COLEGIOS/CENTROS EDUCATIVOS				
FONTIBÓN	COLEGIO NUEVO MONTESSORIANO	CL 23 # 81 B - 05	4.665293374542403, -74.12508509192497	MODELIA
	INSTITUTO NAZARENO MODELIA	CL 24 C # 75 - 13 - CL 24 B # 75 - 12	4.666902820247958, -74.11862954959739	MODELIA
	LICEO CRISTIANO LA VID	CL 23 F # 75 - 64	4.66611514071785, -74.12117909377841	MODELIA OCCIDENTAL
	GIMNASIO NUEVO REINO	KR 74 A # 24 B - 13 - KR 75 # 25 B - 21	4.666414954060513, -74.11823667843358	MODELIA
	LICEO AMERICANO MI GRAN CASA AZUL	CL 24 A # 74 A - 06	4.666144507110918, -74.11862954959739	MODELIA
	COLEGIO INTEGRADO DE FONTIBON IBEP (IED)	CL 22 F # 109 B - 29	4.683400262567114 5, -74.14621683610585	VERSALLES FONTIBON
	CED EMMA VILLEGAS DE GAITÁN	Cl. 22f #109b29	4.683400920667515, -74.1463111937783	VERSALLES FONTIBON
	CENTRO DE ESTIMULACION TEMPRANA GRANDES PERSONITAS	CL 23 D # 80 B - 52	4.66599505419527, -74.12313839377846	MODELIA OCCIDENTAL
	UNIDAD INFANTIL DE DESARROLLO Y APRENDIZAJE IDEAR	KR 81 # 23 B - 62	4.666005747489592, -74.12309547671599	MODELIA OCCIDENTAL
	ENGATIVÁ	COLEGIO LUIS MARIANO	CL 64 A # 116 C - 15	4.71168093204743, -74.14001210912299
CENTRO EDUCATIVO SCALAS		KR 82 # 68B - 9	4.666362480972187, -74.12216386494222	SANTA HELENITA
CENTROS GERIÁTRICOS O DE CUIDADO POBLACIÓN ADULTO MAYOR				
FONTIBÓN	ANCESTROS	KR 82 # 25C - 42	4.67214408628044, -74.11934142076115	SANTA CECILIA
	HOGAR GERONTOLOGICO VITTALEZA (MODELIA)	CL 25F # 74 - 83	4.669027073514727 5, -74.11591372446811	MODELIA

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**

LOCALIDAD	NOMBRE DE LA EDIFICACIÓN	DIRECCIÓN	COORDENADAS	BARRIO
	HOGAR GERONTOLÓGICO - SU CASA	KR 75 # 23A - 23	4.663917514747835, -74.12278939563194	MODELIA OCCIDENTAL
	HOGAR GERIÁTRICO - STAR BIEN	CL 23A # 81A - 45	4.666107707126644, -74.12506414959743	MODELIA OCCIDENTAL
	HOGAR GERIÁTRICO - SANTA HELENA	CL 23 # 83 - 36	4.667609426708992, -74.12645416308872	MODELIA OCCIDENTAL
ENGATIVÁ	HOGAR GERIÁTRICO - JIRETH DE LUZ	CL 64G # 81A - 96	4.68555462685774, -74.10992600726964	VILLA LUZ
CENTROS DE SALUD				
ENGATIVÁ	CLINICA SAN SEBASTIÁN	CALLE 63 B No 77 A - 08	4.680093756597472, -74.10866842076105	VILLA LUZ
BIBLIOTECAS				
FONTIBÓN	BIBLIOTECA PÚBLICA LA GIRALDA	KR 104B 22J 15	4.682085286327058 -74.14171039140085	LA GIRALDA
ENGATIVÁ	FUNDACIÓN BIBLIOTECA COMUNITARIA ITINERANTE KUSKALLA	CL 64C # 105 - 34	4.697589887229948, -74.12563909192477	EL MUELLE
	BIBLIOTECA COMUNITARIA SOMOS SEMILLA COLECTIVO ENGATIVÁ DIGNA	KR 74A # 67A - 0	4.684264241325201, -74.10122238028686	BOYACA

d. Soportes documentales que demuestren el alistamiento de la información acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS requerida para el diseño y construcción de las barreras acústicas del Aeropuerto Internacional El Dorado. La información deberá incluir, sin limitarse a:

- i. Información Acústica: Mediciones de ruido ambiental y aeronáutico del segundo semestre de 2022, análisis de correlación entre niveles de presión sonora y la operación aérea, e identificación de las principales fuentes generadoras de ruido.
- ii. Información Ambiental: Caracterización actualizada del entorno y del uso del suelo, incluyendo las condiciones meteorológicas y demás variables de dispersión, como viento, temperatura, humedad, topografía y presencia de edificaciones, que influyen en cómo se propaga y percibe el ruido en el área de influencia.
- iii. Información Aeronáutica: Tipos de aeronave que operan en el aeropuerto, clasificación del ruido de las aeronaves conforme al Anexo 16, Volumen I de la OACI, certificados de ruido (Noise Certificates) y parámetros

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

operacionales relevantes, así como registros de pruebas de motores en plataforma, indicando horarios y potencia utilizada.

- iv. Información operacional: Dinámica completa de las operaciones aéreas y terrestres (despegues, aterrizajes, rodajes, movimientos en plataforma, tiempos de estacionamiento, uso de APU y otras actividades en tierra que representen fuentes sonoras).
- v. Información ATS: Procedimientos ATS vigentes (SID, STAR, aproximaciones y rutas), incluidos aquellos basados en navegación RNAV/PBN, que sean aplicables al Aeropuerto Internacional El Dorado

- e. Información sobre los avances de cumplimiento de la actividad “Justificación y gestión de recursos públicos (vigencia futura)” incluida en el cronograma **Diseño y Construcción de Barreras** para el periodo de los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024), ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) e ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025).

Lo anterior, en cumplimiento de la medida de manejo formulación, ejecución y seguimiento del plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el área de influencia incluida en la Ficha de manejo PMA-01 Manejo y control de ruido y numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022.

ARTÍCULO TERCERO. Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, notificar el presente acto administrativo al representante legal, o al apoderado debidamente constituido o a la persona debidamente autorizada de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 67 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

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

ARTÍCULO QUINTO. Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, comunicar el presente acto administrativo a las siguientes personas, Mesa de Trabajo Aeropuerto Localidad 9 Fontibón, Juan Carlos López González, José Cipriano León Castañeda, José Eduardo Castillo Luna, Inés Bravo, Gloria Cecilia Molina Villamarin, Jorge Enrique Machuca López, Alcaldía de Funza - Cundinamarca, Lilia Avella Bojacá, Jaime Armando López, Hugo Chaves, Jhon Alexander G, Maria Orfelin Casallas, Sonia Cardozo, Paola Andrea Calderón Camargo, Ximena Ortiz Dávila, Margarita García, German Munevar, Luis Eduardo Ortiz Bueno, Maria Del Pilar Hernández González, Luz Yineth Zarta Osuna, Pablo Cedeño, Fabian Parra, Isabel Zambrano, Carlos Antonio Correal Ramos, Asociación del Transporte Aéreo en Colombia, Absa Aerolinhas Brasileiras S.A. Sucursal Colombia, Línea Aérea Carguera de Colombia S.A, Latam Airlines Perú S.A. Sucursal Colombia, Empresa Aérea de Servicios y Facilitación Logística Integral S.A. - Easyfly, Fast Colombia S.A.S., Aerovías de Integración Regional S A, Tam Linhas Aereas S A Sucursal Colombia, Latam Airlines

“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

Group S A Sucursal Colombia, Aerovías del Continente Americano S.A. Avianca, Lan Cargo S A Sucursal Colombia, en calidad de terceros intervinientes reconocidos dentro del expediente que nos ocupa.

ARTÍCULO SEXTO. Contra el presente acto administrativo no procede recurso alguno, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 75 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá D.C., a los 15 DIC. 2025



ANGELA LILIANA REYES VELASCO
COORDINADOR DEL GRUPO DE ALTO MAGDALENA



YINNA MARCELA MARTINEZ RAMIREZ
CONTRATISTA



MARIA CAROLINA MORANTES FORERO
CONTRATISTA

Expediente No. LAM0209
Concepto Técnico 11204 de 10 de diciembre de 2025
Fecha: diciembre de 2025

Proceso No.: 20254100112085

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

**“POR EL CUAL EFECTÚA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y SE TOMAN
OTRAS DETERMINACIONES”**