



MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE 07 NOV 1995

RESOLUCION NUMERO **Nº 1330**

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

LA MINISTRA DEL MEDIO AMBIENTE

En ejercicio de las facultades legales, en especial las que le confiere la ley 99 del 22 de Diciembre de 1.993 Artículo 52 Nral 5 y el Decreto 1753 de 1.994, y

**CONSIDERANDO:**

Que con oficio de fecha 28 de Abril de 1.994 el Dr., FERNANDO ZARAMA VASQUEZ, en su condición de Director General de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL solicitó formalmente la licencia ambiental, previo análisis de la necesidad de presentar un diagnóstico ambiental de alternativas para la ejecución del Proyecto Segunda Pista del Aeropuerto Internacional Eldorado.

Que con Auto No. 061 del 12 de Mayo de 1.994 el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE de conformidad con lo establecido por la Ley 99 de Diciembre 22 de 1.993, Art. 52 Nral 5, que otorga competencia a esta Entidad para el trámite de la licencia ambiental de los proyectos relacionados con la construcción de aeropuertos internacionales, avocó conocimiento de la presente actuación administrativa tendiente a otorgar licencia ambiental ordinaria al Proyecto de Construcción de la segunda pista del Aeropuerto Internacional Eldorado.

Que en escrito de fecha Julio 7 de 1994, presentado ante el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE por cinco (5) Organizaciones No Gubernamentales de carácter ambiental representadas por los señores JUAN JOSE SENIOR MARTINEZ por parte de la Fundación Ecológica del Medio Ambiente de Engativá ECOVIDA, ABIMAE AREVALO E. de la Junta de Acción Comunal de los Alamos, RAUL ALFONSO CUBILLOS MARTINEZ de la Junta de Acción Comunal de Los Angeles, CARLOS EDUARDO SANCHEZ de la Junta de Acción Comunal del Barrio Condominio Alamos y JUAN JOSE PIEDRAHITA PEDRAZA de la Asociación Comunitaria Pro-Defensa del Medio Ambiente "Naturaleza Viva", solicitaron la realización de una AUDIENCIA PUBLICA previa al otorgamiento del permiso o licencia ambiental del proyecto de construcción de la Segunda Pista del Aeropuerto Internacional Eldorado.

-----  
"Por la cual se otorga una licencia ambiental"  
-----

Que mediante Auto No. 124 del 11 de Julio de 1.994, el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE previo el concepto Técnico No. 071 de Julio 1 de 1.994 emitido por la Dirección Ambiental Sectorial del MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE estableció que el Proyecto de la Segunda Pista del Aeropuerto Internacional Eldorado, no requería de Diagnóstico ambiental de alternativas. Así mismo en la citada providencia se fijaron los términos de referencia para que la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL elaborara el Estudio de Impacto ambiental del proyecto de la Segunda Pista del Aeropuerto Internacional Eldorado, con miras a obtener la Licencia ambiental Ordinaria correspondiente.

Que mediante Auto No. 249 del 11 de Octubre de 1.994 el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE resolvió el recurso de reposición interpuesto por el apoderado de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL modificando parcialmente el Auto No. 124 del 11 de Julio de 1.994 en su literal C, correspondiente al medio ambiente físico en cuanto al estudio de acuíferos muestreos y análisis de la calidad de aguas, así como también determinó que en los demás aspectos, esta providencia continuaba plenamente vigente.

Que con escrito de fecha Febrero 14 de 1995, los señores RIGOBERTO BONILLA GODOY de Verdaser, LUIS EMIRO RAMOS J. de Ecologistas de Colombia, GUSTAVO CARRILLO SARMIENTO de la Corporación Pro-Defensa del Medio Ambiente CLONAR, de manera coonjunta solicitaron la realización de una AUDIENCIA PUBLICA AMBIENTAL para el proyecto tantas veces mencionado, apoyados en el Artículo 72 de la Ley 99 de 1993.

Que con fecha 11 de Abril de 1.995 el Dr., ALVARO CALA en su condición de Director General de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL, entregó al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE el ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DE AMPLIACION DE LA SEGUNDA PISTA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL ELDORADO, con el fin de obtener por parte del Ministerio la LICENCIA AMBIENTAL UNICA para adelantar dentro de los plazos previstos el citado proyecto.

Que así mismo mediante auto No. 399 de fecha 22 de Junio de 1.995, en atención a las solicitudes presentadas, se ordenó la celebración de la Audiencia Pública Ambiental del citado proyecto, así como también se ordenó la fijación del edicto en lugar visible de la Secretaría por el término de 10 días hábiles, así como también su publicación en un diario de amplia circulación nacional.

Que mediante Edicto fijado en fecha 27 de Junio de 1.995 y desfijado en Julio 12 del mismo año, se convocó a la Audiencia Pública Ambiental del Proyecto Segunda Pista del Aeropuerto Internacional Eldorado, razón por la cual desde el momento de la fijación del citado edicto y hasta la celebración de la misma se suspendieron los términos del trámite administrativo ambiental respectivo.

*Alvar*

Nº 1330

RESOLUCION NUMERO

DE 07 NOV 1995

Hoja No.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

Que con fecha 17 de Julio de 1.995 se realizó la Audiencia Pública ambiental del citado proyecto en la Biblioteca Luis Angel Arango de la Ciudad de Santa fé de Bogotá D.C. Instalada la audiencia, los representantes de la Aeronáutica Civil procedieron a hacer una presentación del proyecto y posteriormente se escucharon 33 intervenciones de las 54 inscritas con anterioridad para participar. las 21 personas o entidades restantes no se hicieron presentes en el recinto. Acto seguido y para concluir se abrió una sesión de preguntas por parte del público presente que fueron respondidas por los representantes de la Aeronáutica Civil. Es importante señalar que se presentaron 11 ponencias en favor de la realización del proyecto y 24 exposiciones en contra, estas últimas debido a la preocupación que genera en la comunidad, los impactos por ruidos, emisiones atmosféricas, disposición de desechos sólidos, relocalización del cauce del río Bogotá, entre otros; aspectos éstos que han sido detenidamente analizados por este Ministerio con el fin de establecer las medidas de prevención, corrección, mitigación y preservación que se estimen eficaces para contrarrestar dichos impactos.

En la citada Audiencia Pública ambiental, los principales puntos que las Entidades públicas y privadas, así como la comunidad en general plantearon en relación con el Proyecto de construcción de la segunda pista, fueron los siguientes:

- Gran parte de la población de Santafé de Bogotá especialmente las localidades de Engativá, Fontibón y Suba se encuentran amenazadas y obligadas a soportar el ruido que supera los niveles permisibles, la contaminación por emisión de gases nocivos y las deficiencias sanitarias que se producen por el Aeropuerto Internacional Eldorado. Asimismo el alto flujo de operaciones aéreas y sus condiciones de seguridad, tienden a ocasionar riesgos en tales comunidades.
- Las operaciones del aeropuerto y el tráfico de vehículos hacia y desde el mismo generan emisiones de contaminantes atmosféricas en varios lugares. El almacenamiento y transferencia de combustible trae como consecuencia la emisión de vapores de hidrocarburos. Con la construcción de la segunda pista no se van a disminuir las emanaciones de oxido de nitrógeno e hidrocarburos, por el contrario aumentarán proporcionalmente con el incremento de las operaciones aéreas. Lo que conllevará por ende a una mayor contaminación ambiental.
- Durante la construcción de la pista y posteriormente en su natural operación, se afectará aún mas, nuestro agónico río Bogotá que ya es una cloaca, por el desagüe adicional de aguas lluvias superficiales. La contaminación por derrames de aceites, combustibles y desperdicios análogos.
- Aumentará la contaminación por desechos sólidos por cuanto la construcción de la pretendida pista alterna conllevará necesariamente una ulterior ampliación de la planta física del terminal, con el consecuente incremento de la población usuaria y de los desechos que necesariamente se derivarán de esta circunstancia.

*fs*  
*Alup*  
*2*

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

- Se debe exigir una auditoría ambiental.
- Se debe tener en cuenta el estudio de la Secretaría Distrital de Salud sobre ruido en aeropuertos.
- Es contraproducente cambiar el curso del río Bogotá .
- Se deben construir hospitales de primera categoría para atención a los pobladores.
- Aunque las operaciones de despegue generan problemas, las más preocupantes en materia de seguridad son las de aterrizaje, siendo ésta la fase mas crítica de la operación, por los problemas de sobrevuelos en Bogotá las operaciones en esta Ciudad se incrementan en tiempos de vuelo hasta un promedio del 30%. Esta cuestión genera factores de riesgos operacionales tales como: Presión psicológica de las tripulaciones, stress de los tripulantes, desconcentración de las tripulaciones, incertidumbre de los viajeros. La segunda pista disminuirá casi en su totalidad este tipo de situaciones, pues podríamos pasar de tener aviones aterrizando cada minuto a poderlo hacer en una 1/4 parte del tiempo actual, lo que garantizaría una disminución sustancial de los sobrevuelos.
- Es conveniente la construcción de la segunda pista por cuanto con ésta se disminuirá el ruido en un 50%, dado que se proyecta reducir al mínimo las esperas de los aviones para el despegue y para el aterrizaje. Por la disminución de sobrevuelos se evitara la contaminación que se genera por consumos adicionales de combustibles. Lo que redundará en menores probabilidades de lluvias ácidas y evitará el deterioro de capa de ozono, entre otras.
- La continuidad del aeropuerto Eldorado es fundamental para la economía del país, por estar localizado convenientemente cerca de la Ciudad. Este terminal genera aproximadamente 10.000 empleos directos y un número igual en empleos indirectos, especialmente en las zonas que lo rodean.
- La construcción del aeropuerto en una Ciudad distinta implicaría un costos psicológico alto, puesto que se tendrían que desplazar aproximadamente 10.000 familias de su actual sitio de residencia.
- El país no ha calculado la riqueza que pierde por el tiempo que dejan de producir 100 a 150 personas que tienen que realizar sobrevuelos hasta por períodos de 45 minutos diariamente.
- Se propone la construcción de la pista de lodos como sistema auxiliar para los casos en que las circunstancias lo ameriten.
- La OACI- ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL debe dar un concepto sobre la conveniencia o no de la construcción de la segunda pista del Aeropuerto.
- La segunda pista, es una obra que contribuye a mejorar las condiciones de operación del sector y a superar los

*Ally?*

Nº 1330

RESOLUCION NUMERO

DE 07 NOV 1995

Hoja No.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

- Fenómeno de desvalorización y depreciación de la propiedad frente al ruido y por el riesgo de accidentalidad. La devaluación a la que quedan sometidos invariablemente las viviendas, trae como consecuencia cambios en la destinación de los inmuebles.
- Con la construcción de la segunda pista aumentará la contaminación por aguas subterráneas y aguas superficiales.
- Se deben establecer prohibiciones y restricciones al tráfico aéreo nocturno, es decir en el horario comprendido entre las 11 de la noche hasta las 5 de la mañana del día siguiente.
- Existen serias limitaciones para la expansión de una malla vial que permita evacuar el creciente tráfico de pasajeros y carga.
- No se recomienda la construcción de una segunda pista paralela a la existente, es una necesidad analizar la alternativa de construir un aeropuerto en otro lugar, esto es en las afueras de la ciudad como se impone en las grandes metrópolis del mundo. En consecuencia se debe suspender el proceso destinado a la construcción de la segunda pista y complementariamente diseñar y construir un aeropuerto internacional en otro Municipio: Villavicencio, Mariquita, Granada, Puerto Salgar u otro Municipio anexo.
- Se requiere de la intervención de las autoridades ambientales competentes para que apliquen en debida forma el Decreto 948 de Junio de 1.995 en su parte referente al ruido en aeropuertos, medidas que deben ser implementadas antes de que se sigan produciendo daños a la población y no después que sucedan los hechos.
- Los problemas de contaminación por ruido que según un estudio de la Secretaría de Salud Distrital, han determinado la pérdida auditiva a considerable número de empleados de la Aeronáutica y de Catam, sometidos a una carga de ruido superior a la tolerable y permitida por el oído humano, pueden afectar a la comunidad en general, así como también afectar otras áreas, tales como el valor de la tierra y el uso de los suelos.
- No se cumplen normas de la física, de la aerodinámica e internacionales.
- Se considera que el Proyecto de construcción de la segunda pista es una solución pasajera ya que el proyecto debe cambiarse en menos de 15 años.
- Con la construcción de la segunda pista habrá una modificación del cauce del río Bogotá, lo cual necesariamente implique correr los límites de la frontera agrícola de la Sabana de Bogotá.
- Con el citado proyecto existirá un impacto ambiental y social cuyos efectos se vivirán no sólo en la zona sino en toda la ciudad y para lo cual la comunidad no está preparada.

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

---

- Con el citado proyecto se generará un aumento en la construcción de bodegas en el sector, sin que existan las suficientes vías de acceso, lo cual ocasionará congestiones de tráfico en la Avenida Eldorado.
- Los reactores de un avión pueden alcanzar valores hasta de 135 decibeles que se incluyen entre las frecuencias más agudas y las más perjudiciales para el oído, causando sordera en las personas.
- El despegue de un avión causa enorme ruido porque se pone en marcha toda su potencia para vencer su peso. Actualmente los ruidos de los aviones sobre las zonas afectadas se están incrementando a 110 decibeles pasando la barrera máxima de 85 decibeles y después de ésta existe el peligro de la sordera y más si es discontinuo.
- El aeropuerto no cuenta con medidas de seguridad industrial mínimas. No tiene la capacidad de contabilizar los vuelos que entran y salen del mismo. No se han realizado estudios de riesgo y vulnerabilidad para los habitantes de Bogotá generado por el sobrevuelo de aeronaves sobre la ciudad. Los conos de aproximación de aterrizaje y de salida de un aeropuerto no pueden quedar cerca de zonas urbanizadas. No se han estudiado los problemas de comportamiento neurofisiológicos y psicológicos sobre las personas que son afectadas por la actividad del aeropuerto. Las naves denominadas de tercera generación deben funcionar en Colombia aún sin la segunda pista. Se debe exigir una auditoría ambiental y un plan de contingencia.
- No se ha dado participación e información a las comunidades actualmente afectadas, caso de Fontibón, Funza y Mosquera.
- Una de las ventajas de la construcción de la segunda pista es que contribuirá a hacer más eficiente el flujo de transporte de carga aérea y permitirá maximizar las operaciones de despacho de productos a mercados internacionales.
- La construcción de la segunda pista es conveniente por cuanto el Aeropuerto Eldorado fué planeado teniendo especial cuidado de no afectar a las poblaciones aledañas. El desarrollo del aeropuerto ha obedecido a parámetros dados en su plan original, los cuales han sido revisados posteriormente, adecuándolos al desarrollo urbano. La construcción y orientación de la segunda pista se hará buscando el menor impacto al ruido. El desplazamiento y/o limitación del desarrollo del aeropuerto traería grandes problemas sociales y económicos para el país y la Ciudad. La construcción de la segunda pista puede reducir los niveles de contaminación de Bogotá, principalmente sus zonas aledañas, si la operación de aterrizaje y despegue se orienta hacia el occidente de la Ciudad.
- El estudio de impacto ambiental se limitó a presentar lo previsto en los términos de referencia que el Ministerio del Medio Ambiente estableció mediante el Auto 124 del 11 de Julio de 1.994. Pero los impactos ambientales mas relevantes como son la contaminación por ruido, la contaminación del aire por

sp  
Carp

Nº 1330

RESOLUCION NUMERO

DE 07 NOV 1995

Hoja No.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

emisiones de gases tóxicos, los planes de manejo y control ambiental, el análisis de riesgos y su plan de contingencia, así como el plan de gestión social, no han sido evaluados eficientemente, dejan dudas e incongruencias con estudios recientes realizados por otras Entidades, por lo cual se requieren una serie de estudios complementarios y medidas que mitiguen los impactos.

- Se solicita se prolongue la pista actual en unos 500 a 1000 metros hacia el occidente de la cabecera 12, con lo cual se alcanzará los 400 pies reglamentarios para iniciar el ascenso.
- Se deben construir barreras de protección al ruido en el sector de Fontibon y en el de Engativá.
- La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil debe hacer cumplir los artículos 1 y 4 de la Resolución 8332 del 28 de Diciembre de 1.994 que prohíbe la operación de naves de pistón DC-3, DC-4, DC-6, PBY, CURTISS, C-48. En cuanto a la Resolución 721 del 31 de Enero de 1.995 debe modificarse el Art. 4 en el sentido de que las Empresas que ya tienen permiso 2de operación deberán reemplazar todas sus aeronaves de Etapas 1 y 2 a partir del 1 de Enero de 1.998.
- El MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, deberá establecer a la mayor brevedad posible restricciones de operaciones nocturnas en el aeropuerto Eldorado, tal y como lo prevé el Parágrafo 2 del Artículo 57 del Decreto 948 del 5 de Junio de 1.995.
- Se deben realizar estudios complementarios para determinar los efectos del ruido en el medio escolar.
- Se propone la forma de elección de los Miembros del Comité Cívico Ambiental.
- Los equipos de la red de seguimiento ambiental deben ser instalados en un lapso no mayor a tres (3) meses después de ser otorgada la licencia ambiental para el proyecto.
- El plan de gestión social debe incorporar un plan de generación de empleos.
- Medidas de Seguridad vial, con una programación adecuada del transporte de materiales, con itinerarios, frecuencias, horarios, rutas, intersecciones difíciles que no conlleven al deterioro de las vías de las comunidades aledañas al aeropuerto.
- No se tomó en cuenta a la comunidad en la evaluación hecha por la Aeronáutica, al no tomarse sino 250 encuestas para analizar la problemática de riesgo y de salubridad.
- Es necesario analizar, evaluar y calificar la gestión ambiental o la ausencia de ella, que hasta la presente se ha realizado en el aeropuerto.
- Al actual aeropuerto es necesario exigirle un plan de manejo ambiental.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

- inconvenientes y sobrecostos que padece la aviación nacional por ausencia de infraestructura adecuada para una eficiente y segura prestación del servicio en el mencionado aeropuerto. Pero ésta por sí sola no arregla el problema, razón por la cual debe complementarse con un sistema de ayudas aéreas y de procedimientos, que conduzcan a una solución integral para atenuar las contingencias que las aerolíneas y pasajeros soportan.
- Se requiere la convocatoria de una licitación pública con el fin de seleccionar y adjudicar el estudio de impacto ambiental. Se debe disponer de un registro diario, mensual y anual con horarios de los programas de vuelos a diferentes compañías nacionales e internacionales.
  - Se propone la realización de foros abiertos con la comunidad y autoridades locales.
  - Para la fecha de inauguración de la segunda pista los equipos, sistemas de navegación y el personal técnico aeronáutico, deberán estar disponibles y suficientemente preparados para la operación. Toda la información será consignada en un documento firmado por el Gobierno Nacional.
  - Elaborar un plan destinado a subsanar y recuperar los daños ecológicos. También campañas dirigidas a garantizar los medios necesarios para resolver en forma inmediata las necesidades de quienes sufran pérdidas materiales y humanas ocasionadas por desastres aéreos.

Que posteriormente, mediante Auto 488 de Agosto 10. de 1995, el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE se abstuvo de darle trámite a la LICENCIA AMBIENTAL UNICA solicitada por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL en su comunicación de fecha 11 de Abril de 1.995 y en consecuencia determinó que se continuaría con el trámite de la LICENCIA AMBIENTAL ORDINARIA del proyecto de Construcción de la Segunda Pista Aeropuerto Internacional Eldorado.

Lo anterior teniendo en cuenta que hasta la fecha la actuación administrativa ambiental surtida por este Ministerio había sido la tendiente a obtener la LICENCIA AMBIENTAL ORDINARIA para el citado proyecto como se solicitó en escrito de fecha 28 de Abril de 1.994, toda vez que algunos de los permisos, concesiones o autorizaciones que se requerían para la obtención de la LICENCIA AMBIENTAL UNICA, tales como el de vertimientos y el de desviación del cauce del río Bogotá, estaban siendo tramitados por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica ante la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR. Permisos respecto de los cuales existe el expediente No. 2749, el cual se adelanta de acuerdo con lo establecido en la normatividad ambiental vigente y a raíz del cual a la fecha se había presentado a dicha Corporación por parte de esa UNIDAD información adicional, mediante oficios de fechas Mayo 12 de 1.994 y Mayo 9 de 1.995.

Que así mismo y con fecha 28 de Agosto de 1.995, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL, dentro del término legal para ello, interpuso recurso de reposición y en subsidio



Nº 1330

RESOLUCION NUMERO

DE

07 NOV 1995

Hoja No.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

apelación contra el Auto 488 del 10. de Agosto de 1.995; lo anterior con el fin de que fuera revocado en su integridad y a contrario sensu, se le diera trámite a la presente actuación administrativa tendiente a la obtención de LICENCIA AMBIENTAL UNICA del citado proyecto.

Que con fecha 14 de Septiembre de 1.995 la Dra. MARINA GARRIDO MADRID en su condición de Apoderada de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL, atendiendo a precisas instrucciones de su poderdante, manifestó en forma expresa que DESISTIA del recurso de reposición interpuesto el 28 de Agosto de 1.995 contra el Auto 488 del 10. de Agosto de 1.995, por medio del cual el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, se ABSTUVO de dar trámite a la solicitud de LICENCIA AMBIENTAL UNICA presentada por la Aeronáutica Civil.

Que teniendo en cuenta lo anterior, el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, mediante Auto No. 617 del 15 de Septiembre, aceptó el desistimiento del recurso de reposición interpuesto contra el auto 488 del 10. de Agosto de 1.995 y en consecuencia ordenó continuar el trámite de la LICENCIA AMBIENTAL ORDINARIA para el citado proyecto.

Que así mismo mediante Auto 618 del 18 de Septiembre de 1.995, el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE previo concepto técnico No 548 del 29 de Agosto de 1.995, requirió a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL, para que complementara la información del estudio de impacto ambiental presentado en diferentes aspectos jurídicos y técnicos- ambientales.

Que teniendo en cuenta lo anterior, posteriormente se realizaron varias reuniones interinstitucionales entre funcionarios de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL y el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, con el fin de evaluar el verdadero alcance de la información solicitada en el auto 618 ya citado, verificar que la información que se presentara por dicha UNIDAD tuviera la profundidad o dimensión esperada, es decir que reuniera los requisitos técnico - ambientales necesarios, que permitirán a este Despacho, una vez evaluada la misma, tener los suficientes elementos de juicio para tomar una decisión, sobre la procedencia o no del otorgamiento de la licencia ambiental al Proyecto de construcción de la segunda pista del Aeropuerto Internacional Eldorado en SantaFé de Bogotá.

Que fue así como con fecha 3 de Noviembre de 1.995 el Dr., ALVARO CALA HEDERICH en su condición de Director General de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL presentó al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE la respuesta a los requerimientos solicitados a dicha Entidad mediante el Auto 618 del 18 de Septiembre de 1.995.

Que mediante concepto técnico No.677 de fecha 3 de Noviembre de 1.995 la DIRECCION AMBIENTAL SECTORIAL del MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE estableció lo siguiente:

*[Handwritten signature]*

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

"El Aeropuerto Internacional Eldorado, se localiza a 11 Kilómetros del centro de la ciudad de Santafé de Bogotá y a una altitud de 2.547 metros sobre el nivel del mar. Su construcción se inició en 1955 en un área predominantemente rural, cuando la ciudad estaba delimitada al occidente por la carrera 30 y fue inaugurado en 1959. En la actualidad, es el aeropuerto con mayor movimiento de pasajeros y carga del país, con un tráfico de aproximadamente 600 operaciones diarias."

"Actualmente, el aeropuerto cuenta con una pista de 3.800 metros de longitud y 48.8 metros de ancho. El terminal principal de pasajeros consiste en una instalación de 42.200 m2, con dos espigones que se extienden hacia la plataforma. El área destinada a carga tiene dos edificios que cubren un área aproximada de 8.760 m2. Las instalaciones para la aviación general cubren un área de aproximadamente 200.000 m2. El aeropuerto tiene un área militar perteneciente a la Fuerza Aérea Colombiana (FAC), que está localizada al frente del terminal de pasajeros y ocupa 550.000 m2."

Se indica como "en 1993 se hizo evidente que la pista existente estaba alcanzando la saturación y las proyecciones indicaban que se llegaría a niveles críticos antes del año 2000. En el estudio realizado en 1982, se concluyó que la pista paralela representaba la mejor alternativa debido a que: permite más capacidad y cobertura; ofrece mayor seguridad; es más económica; factibilidad de aproximación por instrumentos; consideraciones urbanísticas y consideraciones ambientales."

De igual forma se establece como "la segunda pista tendrá 3.800 metros de longitud y sus obras complementarias incluyen un carreteo paralelo, del cual ya están construidos 1.100 metros, bahías de espera en cada cabecera, tres rutas de salida a 90 grados y una ruta de salida rápida con sistemas completos de ayudas visuales y radioayudas categoría II, dos nuevos carreteos de conexión entre la pista proyectada y la existente, la ampliación en diez metros de la plataforma existente frente al terminal de pasajeros, y la prolongación del carreteo "F" hasta conectarlo con los dos carreteos de conexión entre las dos pistas."

"Las obras propuestas para la construcción de la segunda pista del Aeropuerto, requieren la relocalización de un tramo del río Bogotá hacia el occidente del cauce actual para dar lugar a la segunda pista."

"Los trabajos de construcción de la segunda pista tienen una duración de 27 meses."

"La más importante modificación sobre la fisiografía del área se presenta por la reubicación del río Bogotá. Debido a que el área del proyecto es prácticamente plana y que el nuevo cauce será canalizado, es de esperar que esta modificación tenga unos efectos secundarios mínimos de erosión. Teniendo en cuenta las características de los suelos presentes en el área, los impactos potenciales sobre el suelo generados por actividades tales como excavación, sustitución con pavimento no se consideran significativos."

"El proyecto no altera de manera sustancial la escorrentía

asp  
2

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

dentro del aeropuerto Eldorado, ya que el aumento de áreas duras no es significativa teniendo en cuenta el total del área drenante."

"Se anticipa un menor impacto ambiental debido a vertimientos al río Bogotá, toda vez que el Plan Maestro del Aeropuerto incluye la construcción de una planta de tratamiento de aguas servidas, previa a su disposición en el río Bogotá."

Que así mismo se establece que "ninguna de las actividades del proyecto causará impactos ambientales significativos sobre los humedales de la Florida y Tres Esquinas, el Distrito de Riego La Ramada, otros canales existentes en el área del proyecto y las aguas subterráneas, dado que con ninguno de los humedales de la Sabana ni con los componentes del Distrito de Riego de la Ramada se tiene conexión superficial. El canal de La Florida que es el elemento más próximo a la relocalización del río se encuentra a 300 m. de distancia y a una cota aproximada de 4 m. por encima del canal del río Bogotá. Adicionalmente se cuenta con suelos arcillosos con un coeficiente de permeabilidad tal que hace prever unas bajas infiltraciones y por ende bajas probalidades de contaminación de las aguas subterráneas."

"El impacto de mayor relevancia lo constituye la contaminación sónica en los alrededores del aeropuerto, debido a que se supera de acuerdo con la legislación vigente, el límite permisible para la salud humana que es de 65 db, lo cual afecta en forma directa las comunidades residentes en dichas áreas."

"Las proyecciones de los niveles de ruido realizadas mediante modelos, muestran que sin la implementación de la nueva pista paralela, no solo se presentaría un aumento neto en las áreas afectadas por el ruido de las operaciones del aeropuerto, sino que el mayor aumento sería en las zonas altamente urbanizadas de Santafé de Bogotá. Con la implementación de la nueva pista, en el año 2010 el área total urbanizada afectada por el ruido será significativamente menor."

"La utilización de aeronaves menos ruidosas es hoy día una tendencia común en el mundo. El uso de aeronaves tipo III (Tercera Generación) traería una importante reducción en los niveles del ruido y por ende en las áreas afectadas. En la actualidad se está modificando gradualmente la flota aérea que opera en el aeropuerto Eldorado."

"Dentro de la información adicional presentada en el anexo C por la Aeronáutica Civil, en cumplimiento de los requerimientos exigidos por este Ministerio, se encuentra nuevas modelaciones en las cuales se incluyeron conceptos adicionales a los presentados en el estudio de impacto ambiental. Los conceptos involucrados fueron los siguientes:

1. Uso de Aeronaves de tercera generación solamente.
2. Sin operaciones nocturnas.
3. Sin operaciones nocturnas ni operación de aviones a pistón.
4. Flujo invertido con operaciones nocturnas.
5. Flujo invertido sin operaciones nocturnas.

*Handwritten mark*

*Handwritten signature*

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

---

6. Operaciones comerciales solamente sin operaciones nocturnas.
7. Barrera de ruido sin operaciones nocturnas.
8. Flujo invertido sin operaciones nocturnas y barrera de ruido.
9. Operaciones nocturnas en la pista 12L-30R solamente."

"En la Tabla 28 del anexo C aparecen las áreas urbanas afectadas por niveles de ruido mayores a 65 db. para cada uno de los escenarios anteriores."

Que así mismo se indica que "la construcción de la segunda pista, permitiría un flujo bidireccional del tráfico aéreo, con la mayor parte de los despegues hacia el oeste, dirigiéndolo a áreas escasamente pobladas, y a su vez constituye una medida de gran importancia para la mitigación de impactos por ruido."

"La restricción del uso del aeropuerto solo para aeronaves de tercera generación es muy efectiva para la reducción del impacto de ruido sobre áreas densamente pobladas. Igual efecto causan las restricciones en la operación nocturna."

"Se estima que la reducción de ruido en el área de Fontibón, mediante la construcción de una barrera paralela a la nueva pista es del orden de 10 db."

"La barrera paralela a la pista 12L/30R, contribuye a reducir los niveles de ruido a las comunidades residentes en el sector de Engativá."

Con respecto al Plan de Manejo ambiental se establece que "Una vez identificados y evaluados los impactos ambientales generados por la ejecución y operación del proyecto, se establecen las medidas necesarias para evitarlos, corregirlos, mitigarlos o compensarlos."

"Sin proyecto, se presenta una tendencia al deterioro del medio ambiente hacia el futuro así como el incremento de los riesgos operacionales por aumento en el tráfico aéreo."

"Con el proyecto se mejora la calidad ambiental del entorno, siempre y cuando sean adoptadas las medidas de mitigación apropiadas y recomendadas."

"Las medidas de mitigación durante la construcción se presentan en la tabla No.8-1 del Estudio de Impacto Ambiental. Los impactos durante esta etapa se consideran secundarios y terciarios de acuerdo con su magnitud y su carácter es temporal."

"Se considera que el impacto de mayor incidencia durante la etapa de operación es el generado por el ruido producido por las aeronaves, razón por la cual se tienen previstas las siguientes medidas de mitigación:

- Cambios de trayectorias de vuelo: La configuración de la operación bi-direccional hace posible que un 70% de las operaciones sea desviado de zonas urbanas debido a la

*fs*

*Chy*  
21

Nº 1330

RESOLUCION NUMERO

DE

07 NOV 1995

Hoja No.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

flexibilidad del sistema que permite el uso de una pista para aterrizajes y la otra para despegues. Este diseño permitirá el alejamiento de operaciones de aeronaves fuera de la ciudad, con la consiguiente disminución de los impactos por ruido.

- Restricciones a los Tipos de Aeronaves: La Aeronáutica Civil ha emitido la resolución No. 721 de fecha 31 de enero de 1995 con el fin de eliminar la operación de aeronaves de primera y segunda generación a partir del 1o. de Enero del 2003 y permitir solamente el uso de aeronaves de tercera generación."

En cuanto a los procedimientos de Reducción de Ruido: "La Aeronáutica Civil incorporará nuevos procedimientos para la reducción de ruido durante la operación del aeropuerto con la nueva pista. Durante el despegue, se pretende que las aeronaves asciendan lo más pronto posible a una altura donde la potencia de los motores pueda ser reducida sin poner en peligro la seguridad del vuelo. Otra medida es la implementación de un plan de limitación y control de cargas máximas en las aeronaves para evitar ascensos lentos a baja altura."

"Se plantea generar el manual de procedimiento de reducción de ruido con base en normas internacionales adaptadas a las condiciones específicas del aeropuerto en cuanto se refiere a altitud, topografía y espacio aéreo."

"Restricciones Horarias a las Operaciones: Durante el tiempo que la resolución aún permita la operación de aeronaves ruidosas, se implementarán restricciones nocturnas que prohíban la operación de estas aeronaves ruidosas de primera y segunda generación entre las 9:00 p.m. y las 8:00 a.m."

"Barreras de Protección al Ruido: De acuerdo con los diseños presentados se construirá una barrera de protección contra ruido en el sector de Fontibón."

"Restricciones al uso de la tierra: Controlar el uso de la tierra en los alrededores del aeropuerto. Promover el uso del suelo de acuerdo con los criterios establecidos por la Agencia Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA)."

"El objetivo del programa de monitoreo es establecer cronológicamente las actividades necesarias para realizar la verificación, vigilancia y evaluación de las obras y acciones recomendadas en el Plan de manejo ambiental. A saber: calidad de aguas superficiales, calidad de aguas subterráneas, calidad del aire y ruido."

Que así mismo en el citado concepto técnico se establece lo siguiente:

1. De acuerdo con las últimas modelaciones de ruido presentadas por la Aeronáutica Civil, se observa que para los años 1998, 2003 y 2010, los niveles de ruido mayores a 75 Ldn. quedan dentro de las instalaciones del Aeropuerto Eldorado. Estas

Cela

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

---

modelaciones se efectuaron teniendo en cuenta, entre otros aspectos, los siguientes:

- Procedimientos de despegue y aterrizar para abatimiento de ruido.
- Operación bidireccional.
- Construcción de una barrera en la zona de Fontibón.
- Cambio de aeronaves a partir del año 2003.
- Restricciones a las operaciones nocturnas.

El Ministerio del Medio Ambiente dentro de los requerimientos efectuados a la Aeronáutica Civil, establece que adicional a las consideraciones anteriores, es necesario que el cambio de la flota a tercera generación se realice en el año 2000, así como la construcción de una barrera en la zona de Engativá, con lo cual los impactos producidos por ruido serán menores a los establecidos en las modelaciones presentadas en el anexo C el día 3 de noviembre de 1995.

2. Las nuevas modelaciones efectuadas por la Aeronáutica Civil, muestran que a partir de la entrada en operación de la segunda pista, se eliminan las áreas por fuera de las instalaciones del Aeropuerto Eldorado, sometidas a niveles mayores a 75 db., con lo cual las medidas de reubicación e indemnización por compra de predios en dichas áreas, se consideran innecesarias y las medidas de mitigación propuestas por la Aeronáutica Civil en el anexo H del Plan de Gestión Social son viables.
3. El Estudio de Impacto Ambiental presentado por la Aeronáutica Civil, contempló la instalación y operación de una red de seguimiento ambiental con el fin de obtener los datos ambientales necesarios para evaluar las obras de mitigación incorporadas al proyecto. Con esta red se hará el seguimiento al componente agua (aguas superficiales y aguas subterráneas) y al componente aire (ruido y emisiones).
4. En la elaboración de los requerimientos efectuados en el Auto 618 de Septiembre 18 de 1995, se tuvieron en cuenta las inquietudes planteadas por la comunidad en la audiencia pública celebrada el 17 de Julio de 1995, muchas de las cuales fueron razón de las obligaciones establecidas en el presente concepto.
5. **EL MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** acepta lo planteado por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil en la contestación del auto 618, numeral 1.25, sobre la financiación bajo el rubro de construcción, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Eldorado y el subrubro para cubrir los gastos del Plan de Manejo Ambiental y de Gestión Social.
6. **EL MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** acepta lo planteado por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil en la contestación del auto 618, numeral 1.21, referente a la encuesta de impactos socioeconómicos y culturales con relación a la intensión y al sesgo de la misma; y considera que los talleres permanentes de información y capacitación a la comunidad lograrán y permitirán mejorar el resultado sobre la percepción de la comunidad frente al proyecto y a los programas de mitigación.

f  
Calyp

Nº 1330

RESOLUCION NUMERO

DE

07 NOV 1995

Hoja No.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

7. El Ministerio del Medio Ambiente considera que indistintamente del uso del suelo donde se encuentren las viviendas, todas las casas de habitación deben ser incluidas en los programas de mitigación planteados por la Aeronáutica Civil en el anexo H, ya que según la Constitución Nacional y los principios de la legislación ambiental todo ciudadano colombiano tiene derecho a gozar de un ambiente sano.

Que en conclusión, teniendo en cuenta las consideraciones planteadas anteriormente, la DIRECCION AMBIENTAL SECTORIAL DEL MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE considera viable desde el punto de vista técnico - ambiental emitir la LICENCIA AMBIENTAL ORDINARIA a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL para la construcción del proyecto Segunda Pista del Aeropuerto Internacional Eldorado.

Que así mismo y desde el punto de vista jurídico resulta procedente tener en cuenta las siguientes consideraciones:

Que la Constitución Política elevó a rango constitucional la obligación que tiene el Estado de proteger el medio ambiente, y el derecho que tienen todos los ciudadanos a gozar de un ambiente sano (Art. 79 de la C.N.). El medio ambiente es un Derecho colectivo que debe ser protegido por el Estado, estableciendo todos los mecanismos necesarios para su protección.

Que adicionalmente el Estado debe planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. (Art. 80 C.N.). La planificación se realiza mediante una serie de mecanismos que permiten analizar, evaluar y prever unas circunstancias que faciliten la toma de la decisión, con el fin de alcanzar el objetivo propuesto; En este caso, el Desarrollo sostenible. Es decir que para la planificación en el uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables deben establecerse instrumentos de carácter general y particular que permitan tomar decisiones conjugadas con una planificación estratégica, y que para el caso sub judice es la licencia ambiental.

Es así como la ejecución de obras o actividades es una manifestación de un proceso de desarrollo económico que está en curso. No obstante el proceso de realización de actividades económicas no puede ser desordenado, sino que debe obedecer a una serie de objetivos y estrategias. Adicionalmente, la realización de toda actividad económica genera una serie de impactos y efectos, sobre el medio ambiente donde se realiza por lo tanto la utilización de todos los recursos naturales que se requieren para ejecutarla.

Así las cosas, dentro del nuevo esquema del desarrollo sostenible las actividades económicas deben planificarse teniendo en cuenta la durabilidad de los recursos y del medio ambiente. En efecto, de no realizarse una actividad económica teniendo en cuenta la protección y conservación del medio ambiente, se llegaría al absurdo de que la

Colu?

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

---

misma actividad estaría generando su extinción, una vez desaparezca el recurso natural por ella utilizado o se altere al punto máximo el medio ambiente en el cual se realiza. Así las cosas la Constitución pretende, con el objetivo del desarrollo sostenible y la obligación de planificar el uso de los recursos naturales, que las actividades económicas se enmarquen dentro de ese esquema. La licencia ambiental permite realizar actividades económicas dentro de la perspectiva de durabilidad y planificación de los recursos naturales. Es decir que la licencia ambiental es el instrumento que crea el Estado para planificar el uso de los recursos naturales con el fin de alcanzar su desarrollo sostenible.

Con ésta se logran prevenir los factores de deterioro ambiental y establecer obligaciones para su restauración. Es decir mediante ella se da cumplimiento a otra obligación del Estado, cual es la de garantizar el derecho colectivo al ambiente sano. En conclusión la licencia ambiental es un instrumento de planificación y protección de los derechos individuales y colectivos a un ambiente sano, cuyo fundamento se encuentra claramente establecido en la Constitución Nacional.

Establecidas las consideraciones constitucionales del Desarrollo sostenible y de la licencia ambiental propiamente dicha, resulta procedente entrar a considerar los fundamentos legales que tiene el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE para otorgar la licencia ambiental Ordinaria del proyecto de construcción de la segunda pista del Aeropuerto Internacional Eldorado:

a. El Art. 49 de la Ley 99 de Diciembre 22 de 1.993 determina que cuando se ejecuten obras, establezcan industrias o se desarrolle cualquier actividad, que de acuerdo con la ley y los reglamentos pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje, se requerirá obtener licencia ambiental.

b. Así mismo, de acuerdo con el Art. 50 de la ley 99 de 1993, la licencia ambiental es la autorización que otorga la autoridad ambiental competente para la ejecución de una obra o actividad, sujeta al cumplimiento por parte del beneficiario de la licencia de los requisitos que la misma establezca en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos ambientales de la obra o actividad autorizada. Así mismo el artículo 51 establece que las licencias ambientales serán otorgadas por el Ministerio del Medio ambiente, las Corporaciones Autónomas Regionales y algunos Municipios y Distritos, de conformidad con lo previsto en esta ley.

c. De igual forma el Art. 52 de la misma, señala expresamente los casos en que el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE es competente para otorgar licencias ambientales y en su Numeral 5o, determina que es competencia de este Ministerio otorgar de manera privativa la licencia ambiental para el caso de la construcción de aeropuertos internacionales.

PC

Alm



Nº 1330

RESOLUCION NUMERO

DE 07 NOV 1995

Hoja No.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

d. Así mismo el Art. 53 de la ley 99/93 determinó que el Gobierno Nacional por medio de reglamento establecería los casos en que las Corporaciones Autónomas Regionales otorgarían licencias ambientales y aquellos en que se requeriría estudio de impacto ambiental y diagnóstico ambiental de alternativas (Cuestión que se desarrolló con el Decreto 1753 de Agosto 3 de 1.994).

e. De igual forma el Artículo 117 de la Ley 99/93 que trata de la transición de procedimientos, establece que "los permisos y licencias concedidos continuarán vigentes por el tiempo de su expedición. Las actuaciones administrativas iniciadas continuarán su trámite ante las autoridades que asuman su competencia en el estado en que se encuentran. Las normas y competencias establecidas en la presente ley, son de vigencia inmediata y se aplicarán una vez se expidan los correspondientes reglamentos, cuando sean necesarios.

f. Por su parte el artículo 6o de la Ley 99 de 1.993 establece que además de las funciones que le asignen la ley o los reglamentos, el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE ejercerá, en lo relacionado con el medio ambiente y los recursos naturales renovables las funciones que no hayan sido expresamente atribuidas por la ley a otra autoridad.

De las anteriores consideraciones jurídicas se deduce lo siguiente:

La solicitud de licencia ambiental de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL para la construcción de la segunda pista y de las obras complementarias del Aeropuerto Eldorado se efectuó en vigencia de la Ley 99 de Diciembre 22 de 1.993.

La construcción de la Segunda pista del aeropuerto Eldorado y sus construcciones complementarias constituyen obras que de acuerdo con la ley, pueden producir deterioro grave a los recursos naturales o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje y que por lo tanto requieren de una Licencia ambiental. Esta cuestión se reafirma con lo establecido en la Ley 99 de Diciembre 22 de 1.993 Artículo 52 nral 5, el cual determina que es competencia privativa del Ministerio del Medio ambiente otorgar licencias ambientales en el caso de la construcción de aeropuertos internacionales.

Con respecto a la competencia de las Corporaciones Autónomas Regionales, la Ley 99 de 1993 determinó en su Art. 53 que el Gobierno Nacional por medio de reglamento establecería los casos en que estas autoridades ambientales Regionales podrían otorgar licencia ambiental, así como también los casos en los que se requeriría estudio de impacto ambiental y diagnóstico ambiental de alternativas.

Es así como para el momento de la solicitud de licencia ambiental de la segunda pista del Aeropuerto Internacional Eldorado, no era

*Ally*

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

posible para las Corporaciones Autónomas Regionales avocar el conocimiento de las licencias ambientales de acuerdo a los términos de la ley 99 de 1993, para proyectos que causaran deterioro grave al medio ambiente, toda vez que su competencia no había sido aún establecida por medio de reglamento, tal y como lo determina la ley.

Posteriormente se expidió el Decreto 1753 de Agosto 3 de 1.994 que reglamentó parcialmente los títulos VIII y XII de la ley 99 de 1.993 sobre licencias ambientales, el cual en su artículo 6o. establece claramente cuales son las autoridades competentes para conocer del otorgamiento de licencias ambientales a saber: Ministerio del Medio Ambiente, Corporaciones Autónomas Regionales, Municipios, Distritos y Areas Metropolitanas cuya población urbana sea superior a un millón de habitantes y las entidades territoriales delegatarias de las Corporaciones Autónomas Regionales. Así mismo en el parágrafo del citado artículo se determina lo siguiente: "A partir de la expedición del presente decreto, las Corporaciones autónomas regionales existentes a la expedición de la ley 99 de Diciembre 22 de 1.993, asumen las competencias y funciones establecidas para la expedición de licencias ambientales."

Así las cosas es a partir de la expedición del citado decreto que las Corporaciones Autónomas Regionales asumieron las competencias para el trámite de licencias ambientales y para los casos específicamente establecidos en el Artículo 8 de dicho estatuto.

En dicho Decreto se ratifica la competencia del MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE para conocer del trámite de la licencia ambiental del proyecto de la segunda pista del aeropuerto Eldorado, toda vez que en el Artículo 7 numeral 5 establece que el Ministerio es competente para otorgar de manera privativa la licencia ambiental en los casos de construcciones de instalación, ampliación o mejoramiento de aeropuertos internacionales. Así mismo y de conformidad con lo ordenado por la ley, en el artículo 8 numeral 5 de dicho decreto se reglamentó la competencia de las Corporaciones Autónomas Regionales y se estableció que en los casos de construcción, ampliación, modificación, adecuación y operación de aeropuertos nacionales públicos y privados y de terminales aéreas de fumigación, las Corporaciones autónomas serían las competentes para conocer del trámite de licencias ambientales.

Ahora bien, es de anotar que la CORPORACION AUTONOMA REGIONAL DE CUNDINAMARCA (CAR) se encontraba tramitando desde antes de la Ley 99 de Diciembre 22 de 1.993 un expediente relacionado con el Aeropuerto Eldorado y actualmente tramita el permiso de vertimientos y el de desviación del cauce del río Bogotá, permisos respecto de los cuales existe el expediente No. 2749 en esa Corporación, el cual se adelantaba de acuerdo a lo establecido en la normatividad ambiental vigente con anterioridad a la expedición de la ley y a raíz del cual, la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil ha presentado información adicional, mediante oficios de fechas Mayo 12 de 1.994 y Mayo 9 de 1.995.

*ef*  
*Ally?*

Nº 1330

RESOLUCION NUMERO

DE 07 NOV 1995

Hoja No.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

Al respecto es importante anotar que si bien dicha actuación es anterior a la expedición de la Ley 99 de 1993, su trámite no se encuentra encaminado a la obtención de la licencia ambiental, ya que con antelación a dicha normatividad no existía la figura de la licencia ambiental conforme a los términos de la Ley 99/93 y por otra parte no había claridad frente a qué proyectos, obras o actividades requerían presentar Declaración de Efecto Ambiental, Estudio Ecológico y Ambiental y obtener licencia, al tenor de lo dispuesto en los artículos 27 y 28 del Decreto 2811 de 1974. No obstante, si así hubiera sido, en virtud de la entrada en vigencia de la Ley 99 de 1993, la actuación debería haberse trasladado al conocimiento de este Ministerio por haberse establecido que esta clase de proyectos son de su privativa competencia.

Lo anterior no es óbice para que la autoridad ambiental regional competente, teniendo en cuenta que el aeropuerto Eldorado se encuentra dentro del perímetro urbano del Distrito Capital, continúe adelantando el trámite de los permisos para el aprovechamiento de los recursos naturales renovables, caso de los permisos de vertimientos, de desviación del cauce del río Bogotá y demás que se requieran, hasta su culminación. Lo anterior por adelantarse en este Ministerio el trámite para la expedición de LICENCIA AMBIENTAL ORDINARIA, y no el de Licencia Ambiental Unica que es el que involucra en un solo acto administrativo la expedición de tales permisos.

Que así mismo resulta procedente recordar el fallo de fecha 15 de Diciembre de 1.994 de la HONORABLE CORTE SUPREMA DE JUSTICIA EN SALA DE CASACION PENAL, Magistrado Ponente JORGE ENRIQUE VALENCIA, quien revisó la Sentencia de tutela proferida por el Honorable Tribunal Superior de Distrito Judicial de Santafé de Bogotá de fecha 31 de Octubre de 1.994, donde dicha Corporación resolvió no acceder a tutelar los derechos fundamentales evocados por los accionantes Eduardo T. Gomez Cerón y Hugo J. Gonzalez.

Son antecedentes de dicho fallo los siguientes:

La acción de tutela se instauró contra la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL, en razón a la existencia de un alto riesgo por las operaciones de despegue y aterrizaje sobre los sectores altamente poblados de la Ciudad de Santafé de Bogotá, efectuados en condiciones de seguridad poco aconsejables, si se tiene en cuenta que la infraestructura del aeropuerto Eldorado se ha hecho insuficiente para el tráfico de aviones, a lo que se suma que el control de la Aeronautica Civil sobre talleres de aviación y aerolíneas en general es ninguno, lo cual coloca en tela de juicio la eficacia en el mantenimiento mecánico de las aeronaves. Se suma a lo anterior el ruido y la contaminación del río Bogotá, y la mala disposición de desechos sólidos.

El Tribunal no desconoce que por aproximarse esas viviendas al campo aéreo, reciban con mayor intensidad la repercusión sonora de aquel tráfico y que deba propenderse por su atenuación en lo posible, como también que debe tecnificarse cada día más la operación de aeronaves y la evacuación de desechos, para distanciar la posibilidad de un siniestro o la afectación de los habitantes circunvecinos. También establece que debe realizarse una adecuada recolección de sólidos para evitar cualquier incomodidad a la

f  
CWR

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

---

comunidad.

Igualmente indica como la pista alterna separa algo el tráfico aéreo de la zona urbana, y en el orden de seguridad está estudiada y calculada técnica y científicamente para disminuir riesgos de accidentes, al facilitar las operaciones de aproximación y despegue, agilizarlas y reducir los sobrevuelos sobre la Ciudad y orientar las aeronaves en sentidos distintos, para aterrizar y despegar con radios de curvaturas reducidas en comparación con lo que actualmente abarcan.

La Corte por su parte afirma que "la decisión de la construcción de la segunda pista paralela a la existente en el Aeropuerto Eldorado, encuentra su principal fundamento en el reconocimiento de la deficiencia en la infraestructura del mismo. Los estudios que se han realizado sobre la pista en cuestión, dejan establecido que con ella se minimizan los efectos ambientales sobre la Ciudad, se reducen los aterrizajes y despegues sobre la zona oriental del aeropuerto y se desplazan, si los vientos lo permiten, a la zona occidental, menos poblada, lo que reducirá el efecto de la contaminación por ruido. El diseño de la ampliación, asegura la entidad demandada, contempla obras tales como barreras contra el ruido, manuales de procedimiento de despegue y aterrizaje para disminuir el impacto ambiental y "tendrá en cuenta medidas de compensación equitativas, que se discutirán en comunidad mediante talleres y audiencias Públicas". Se establece como el proyecto contempla la construcción de sistemas efectivos de tratamiento y disposición segura de vertimientos líquidos como también de desechos sólidos."

Así mismo se indica que "para atender los problemas de seguridad se programó el desarrollo de un plan de inspecciones a las Empresas, talleres y naves aéreas, con el fin de constatar el cumplimiento de la normatividad técnica y administrativa."

Finalmente establece la Corte que "como dado que los accionantes en parte alguna demostraron daño a la salud ocasionado por el ruido producido por las aeronaves, o al menos peligro de daño, esta circunstancia hace que la acción de tutela no prospere, por insuficiencia probatoria. Pero pese a lo anterior, y dado que la Corte Suprema de Justicia no puede ser ajena al mandato constitucional que obliga al Estado a promover la prosperidad general y a prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, consideró procedente exhortar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL, para que construyera jarillones destinados a mitigar el ruido, sugiriendo además el establecimiento de una Comisión técnica interdisciplinaria y un Comité de Supervisión Ambiental que de manera técnica y objetiva verificara el seguimiento de las medidas y actividades de control y organización ambiental que desarrolle el aeropuerto Eldorado."

Es pertinente acotar que el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE dentro del análisis y evaluación del citado proyecto ha previsto exigir a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL el cumplimiento de las decisiones adoptadas por la Honorable Corte

Nº 1330

RESOLUCION NUMERO

DE

07 NOV 1995

Hoja No.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

Suprema de Justicia en el fallo antes citado.

Que dadas las consideraciones técnicas y jurídicas expuestas anteriormente, las cuales permiten concluir la viabilidad técnica-ambiental y jurídica del proyecto de construcción de la 2da pista del aeropuerto Internacional Eldorado y la competencia privativa del MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE para otorgar licencias ambientales en los casos de construcción y/o ampliación de aeropuertos internacionales, este Despacho procederá mediante la presente providencia a otorgar la licencia ambiental Ordinaria solicitada por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL para efectos de construcción y/o ampliación de segunda pista del Aeropuerto Internacional Eldorado de Santafé de Bogotá D..C.

De otro lado es importante señalar que este Ministerio ha entendido que los proyectos obras o actividades frente a los cuales la ley o los reglamentos asignan competencias, deben asumirse integralmente y como un todo. Es por ello que la construcción de la segunda pista debe analizarse como un proyecto de ampliación de las instalaciones del Aeropuerto Eldorado. Por esto además de analizar la viabilidad ambiental y las obligaciones a las que quedará sujeta la construcción y operación de la segunda pista, se señalarán en la presente providencia otras obras que deberá adelantar la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL, para corregir, mitigar y recuperar los efectos ambientales que hasta la fecha viene ocasionando la operación del aeropuerto internacional Eldorado.

Igualmente es importante señalar que no se pueden condicionar las medidas de mitigación y compensación ambiental únicamente para 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 carácter general y en ningún momento pueden condicionarse a una situación de legalidad. Razón por la cual en la parte resolutive de la presente providencia las medidas de mitigación que se impondrán tienen carácter general, es decir que deben cobijar a toda la comunidad asentada en inmediaciones del Aeropuerto Internacional Eldorado.

Que no obstante, es pertinente oficiar al DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACION DISTRICTAL y a los Concejos Municipales de Santafé de Bogotá, Funza y Mosquera, con el fin de solicitarles que dentro de los planes de ordenamiento y uso del suelo, se consagre expresamente la prohibición de continuar estableciendo zonas residenciales en las áreas aledañas al aeropuerto Internacional Eldorado, a efectos de evitar que se continúe exponiendo a la comunidad a los riesgos ambientales y sanitarios derivados de la operación del mismo. Igualmente se ordenará oficiar a las ALCALDIAS DE SANTA FE DE BOGOTA D.C., FUNZA y MOSQUERA y las Alcaldías locales de ENGATIVA y FONTIBON con el fin de que adopten las medidas de policía necesarias para evitar la expansión ilegal de asentamientos humanos en dichas áreas.

Que por último es importante señalar que hecho un detenido análisis

*sp*  
*Colp*

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

de todas y cada una de las observaciones hechas en la Audiencia Pública, el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE procederá en la parte resolutive de la presente providencia a implantar una serie de obligaciones ambientales a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL, muchas de ellas como resultado de las importantes sugerencias e inquietudes, planteadas por las Entidades públicas y privadas y la comunidad en general, que participaron en la Audiencia Pública ambiental del proyecto de construcción de la segunda pista del Aeropuerto Internacional Eldorado.

Que en mérito de lo expuesto,

**R E S U E L V E :**

**ARTICULO PRIMERO.-** Otorgar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL licencia Ambiental Ordinaria para la ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del aeropuerto Internacional Eldorado, localizado en la ciudad de Santafé de Bogotá D.C.

**ARTICULO SEGUNDO.-** El término de duración de la presente LICENCIA AMBIENTAL corresponderá al tiempo de duración del proyecto o actividad.

**ARTICULO TERCERO-** La licencia Ambiental a que hace referencia el anterior artículo, está sujeta al cumplimiento por parte de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL de las siguientes obligaciones:

3.1 La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL prohibirá la operación en el aeropuerto Eldorado, de aeronaves de primera y segunda generación a partir del primero de Enero del año 2000.

3.2 En el momento de entrar en operación la segunda pista, la Aeronáutica Civil prohibirá la operación de aeronaves de primera y segunda generación entre las 9:00 p.m. y las 6:00 a.m.

Se exceptúan de la anterior medida los aviones que transporten la prensa y las aeronaves que se encuentren en emergencia, en cuyo caso la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DEL AERONAUTICA CIVIL, deberá reportar el caso a la autoridad ambiental en un plazo no mayor a tres (3) días después de sucedido el evento.

3.3 Las aeronaves de tercera generación que utilicen el horario exigido en el numeral 3.2. (9:00 pm - 6:00 am), deberán aterrizar desde el occidente y despegar hacia el occidente,

*Declaración*  
*Aprobada*  
*Acto*

*Filet*

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

salvo cuando las condiciones climáticas no lo permitan.

La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL, deberá reportar mensualmente a la autoridad ambiental, los casos en los cuales no se pudo cumplir con el requerimiento anterior y las razones de ello.

- 3.4 La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL deberá construir una barrera de protección contra ruido en la zona de Engativá, de características similares a la propuesta para la zona de Fontibón. Los diseños de esta barrera deberán ser entregados al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, antes de la iniciación de las obras de la segunda pista y ella deberá estar terminada seis (6) meses antes de la entrada en operación de la segunda pista.
- 3.5 La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL deberá presentar al Ministerio del Medio Ambiente dentro de los tres (3) meses siguientes a la ejecutoria de la presente resolución en un plano 1:10.000, la ubicación exacta, las dimensiones y las características de la zona destinada para las pruebas de motores. Esta zona deberá entrar en funcionamiento en un plazo no mayor de seis (6) meses contados a partir de la iniciación de la construcción de las obras de la segunda pista. Una vez implantada esta zona no se permitirá la realización de dichas pruebas en horas nocturnas.
- 3.6 La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL tendrá un (1) año a partir de la ejecutoria de la presente resolución, para tener en funcionamiento el programa de reciclaje de residuos sólidos.
- 3.7 La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL deberá presentar en un término no mayor a tres (3) meses, contados a partir de la ejecutoria de la presente resolución, el manual de procedimiento de abatimiento de ruido, el cual incluirá entre otras cosas: las obras, los equipos, su localización, las medidas necesarias para su implementación, los seminarios y talleres para dar a conocer el manual y el cronograma de actividades. Adicionalmente se deberán presentar los mecanismos que se utilizarán para penalizar o sancionar a las aerolíneas que incumplan con lo establecido en dicho manual.
- 3.8 La red de monitoreo propuesta en el plan de manejo ambiental, en lo referente a aguas superficiales, aguas subterráneas, ruido y calidad de aire, deberá empezar a funcionar máximo tres (3) meses después de la iniciación de la construcción de la segunda pista.
- 3.9 La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL deberá constituir una interventoría ambiental, la cual deberá ser independiente del constructor del proyecto, contará con personal permanente, en todos los frentes de obra y tendrá como principales objetivos hacer cumplir las normas ambientales, las medidas planteadas en el plan de manejo ambiental y de gestión social y las obligaciones contenidas en la licencia ambiental. Esta interventoría deberá presentar al Ministerio del Medio Ambiente, informes trimestrales del

*Celler?*

P.M.

P.M.

P.M.

P.M.

P.M.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

avance y la inversión en el plan de manejo durante la etapa de construcción del proyecto.

Así mismo para la etapa de operación de la segunda pista, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL, conformará un grupo de gestión ambiental (en caso de no existir a la fecha) encargado de supervisar el cumplimiento de las normas ambientales, los requerimientos de la licencia ambiental y de elaborar informes semestrales del cumplimiento de las obligaciones ambientales del aeropuerto Eldorado, que deberán ser presentados al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE.

- 3.10 La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL deberá realizar quince (15) días antes de la ejecución del censo predial, talleres de información y divulgación a la comunidad actualmente impactada y a la que se va a impactar por la construcción de la segunda pista, que se encuentren expuestas a niveles de ruido iguales o superiores a 65 dB, de acuerdo con las modelaciones respectivas.

Los talleres deberán contemplar entre otros los siguientes temas:

- Resultados del Estudio de Impacto Ambiental, incluyendo los obtenidos con las últimas modelaciones efectuadas.
- Compromisos del Plan de Manejo Ambiental y de Gestión Social.
- Información sobre la realización del censo predial, con el fin de garantizar la participación de toda comunidad impactada por el proyecto.

Los talleres de información y divulgación para las comunidades deben contener como mínimo: objetivos, metodología, alcances, comunidad beneficiada, sedes, cronograma, duración y costos. Dichos talleres deben presentarse al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE mediante actas de participación firmadas por la comunidad.

- 3.11 La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL deberá presentar al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, en un plazo máximo de tres (3) meses contados a partir de la ejecutoria de la presente resolución, 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 decibeles, independientemente del uso del suelo y de acuerdo con la modelación presentada para el año 1998 (entrada en operación de la segunda pista).

- 3.12 La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL deberá presentar a este Ministerio en un plazo máximo de cinco (5) meses contados a partir de la ejecutoria de la presente resolución, las obras y medidas de mitigación contra el ruido y contra el riesgo de salud para todas las unidades de vivienda, edificaciones de servicio social y comunitario, que serán impactadas al momento de entrar en operación la



"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

---

segunda pista, de acuerdo con la modelación efectuada para el año 1998. Estas medidas se establecerán teniendo en cuenta entre otros, los siguientes parámetros: tipo de edificación, distancia a la pista, dirección del ruido hacia la vivienda, materiales de construcción de la vivienda y espacios abiertos.

Estas medidas deberán estar instaladas antes de la entrada en operación de la segunda pista, iniciando con la mitigación a las edificaciones de servicio social y comunitario.

- 3.13 Una vez definidas las medidas de mitigación, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL realizará talleres de Información y Capacitación a las comunidades impactadas, sobre los aspectos más relevantes de las medidas técnicas de mitigación y la responsabilidad de la población frente a las mismas.

Los talleres de información deben contener: objetivos, metodología, alcances, comunidades involucradas, sedes, cronograma de ejecución, duración y costos. Dichos talleres deberán presentarse al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE mediante actas de participación firmadas por la comunidad.

- 3.14 La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL deberá realizar, quince (15) días antes de iniciar las obras de construcción, los talleres sobre capacitación en educación ambiental y sobre información del contenido de las obligaciones de la presente resolución, sus implicaciones jurídicas y ambientales, a los contratistas y subcontratistas de las obras civiles. El programa de los talleres deberá ser presentado previamente al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE.

- 3.15 La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL deberá presentar al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, quince días antes de la iniciación de las obras, el programa de señalización necesario para la ejecución de las mismas.

- 3.16 Una vez ejecutado el censo y definidas las medidas de mitigación para cada vivienda y teniendo en cuenta los nuevos requerimientos efectuados en esta resolución, en relación con los diseños de las medidas definitivas de manejo, se deberá presentar al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, en un plazo de seis (6) meses contados a partir de la ejecutoria de la presente resolución, el cronograma y presupuesto definitivo para estas medidas. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL, establecerá una póliza de cumplimiento a favor del MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, por el 30% del valor anual del costo total del plan de manejo. La póliza se deberá cancelar en el tiempo que dure la construcción del proyecto y seis (6) meses más.

ARTICULO CUARTO.- LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL deberá realizar el proyecto de acuerdo con la información suministrada. Cualquier modificación que implique cambios con respecto al trazado, deberá ser informada por escrito al Ministerio del Medio Ambiente para su aprobación.

*f*  
*Calderon*

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

**ARTICULO QUINTO.-** LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL deberá suministrar por escrito a todo el personal involucrado en el proyecto, información sobre las obligaciones, medidas de control y prohibiciones establecidas por el Ministerio del Medio Ambiente en la presente providencia, así como aquellas definidas en el plan de manejo ambiental.

**ARTICULO SEXTO.-** LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL deberá cumplir con la Resolución 541 del 14 de Diciembre de 1.994 proferida por el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, referente al transporte terrestre de material y la disposición de material de escombros y sobrantes de la construcción.

**ARTICULO SEPTIMO.-** La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL deberá informar por escrito a todo el personal involucrado en el proyecto, las obligaciones, medios de control y prohibiciones establecidas por el Ministerio del Medio Ambiente mediante la presente providencia, así como aquellas definidas en el Plan de Manejo ambiental presentado.

**PARAGRAFO.-** El personal que laborará dentro de las instalaciones del aeropuerto, deberá ser informado sobre las zonas y actividades que generan riesgo, lo mismo que sobre los planes de contingencia existentes en la Entidad. Se deberá hacer periódicamente simulacros a juicio del interventor.

**ARTICULO OCTAVO.-** En caso de detectarse, durante el tiempo del desarrollo del proyecto efectos ambientales no previstos, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL y/o la interventoría ambiental del proyecto deberá informarle de manera inmediata de este hecho al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE para que éste determine y exija la adopción de las medidas correctivas que considere necesarias, sin perjuicio de las medidas que debe adoptar para evitar un deterioro del medio ambiente. El incumplimiento de estas medidas será causal para la aplicación de las sanciones legales a que haya lugar.

**ARTICULO NOVENO.-** La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL será responsable de todos los daños y perjuicios que se deriven del incumplimiento de los términos, requisitos, exigencias, condiciones y obligaciones impuestas en la presente resolución.

**ARTICULO DECIMO.-** Esta resolución no autoriza el aprovechamiento comercial de ningún recurso natural renovable existente en la zona, ni la captura o extracción especímenes de fauna o flora silvestre.

**ARTICULO DECIMO PRIMERO.-** La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL deberá tramitar y obtener de la autoridad ambiental competente, los permisos, concesiones y autorizaciones que para el uso y/o aprovechamiento de los recursos naturales renovables sean necesarios para el

*af*  
*alv*

Nº 1330

RESOLUCION NUMERO

DE

07 NOV 1995

Hoja No.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

desarrollo del proyecto. Copia de los actos administrativos que otorguen tales permisos deberán remitirse al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE.

**ARTICULO DECIMO SEGUNDO.-** La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL

deberá responder por cualquier daño ambiental causado por los contratistas a su cargo, y está obligada a realizar las actividades necesarias para controlar, corregir, o compensar los efectos causados.

**ARTICULO DECIMO TERCERO.-** EL MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE a

través funcionarios delegados por la Entidad supervisará y verificará en cualquier momento el cumplimiento de los lineamientos y recomendaciones contenidos en esta providencia y los contenidos en el estudio de impacto ambiental, el plan de manejo ambiental y de gestión social que tengan como fin la ejecución y operación del proyecto. Cualquier contravención de la misma será causal para la aplicación de las sanciones legales vigentes, sin perjuicio de las acciones civiles y penales a que haya lugar.

**ARTICULO DECIMO CUARTO.-** REQUERIR al DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACION DISTRITAL, con el fin de que

profiera normas de construcción sobre: materiales, tipo de infraestructura y formas constructivas, para las actuales y futuras licencias de viviendas ubicadas en la zona sometida a niveles de ruido superiores a 65 decibeles.

**ARTICULO DECIMO QUINTO.-** Están totalmente prohibidas las quemas a

cielo abierto de materiales vegetales, basuras, combustibles, materiales plásticos, cauchos, papel u otro desecho sólido.

**ARTICULO DECIMO SEXTO.-** Oficiar al DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACION DISTRITAL y a los Concejos

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

**ARTICULO DECIMO SEPTIMO.-** Oficiar a las ALCALDIAS DE SANTA FE DE BOGOTA D.C., FUNZA Y MOSQUERA y las

Alcaldías locales de ENGATIVA y FONTIBON con el fin de que adopten las medidas de policía necesarias para evitar la expansión ilegal de asentamientos humanos en áreas aledañas al Aeropuerto Internacional Eldorado.

**ARTICULO DECIMO OCTAVO.-** En firme la presente providencia,

*Calz*

Nº 1330

RESOLUCION NUMERO

DE 07 NOV 1995

Hoja No.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental"

remitase copia de esta resolución a la Corporación Autónoma de Cundinamarca (CAR), al Departamento Administrativo del Medio Ambiente (DAMA) a la Gobernación de Departamento de Cundinamarca, a la Alcaldías de Santafé de Bogotá D.C., Funza y Mosquera.

ARTICULO DECIMO NOVENO.- Contra la presente providencia procede por vía gubernativa el recurso de reposición, el cual podrá interponerse personalmente y por escrito, dentro de los cinco (5) días siguientes a la notificación de esta providencia, ante la Ministra del Medio Ambiente, conforme lo establece el Código Contencioso Administrativo.

NOTIFIQUESE, COMUNIQUESE, PUBLIQUESE Y CUMPLASE

Dada en Santafé de Bogotá D.C. a los



CECILIA LÓPEZ MONTANO  
Ministra del Medio Ambiente



RAFAEL ECHEVERRI PERICO  
Secretario General

Exp 004/94  
LG.

*Alap*