Grupo de Gestión de Notificaciones

Bogotá, D. C., 21 de julio de 2026

Señores
German Munevar
Representante Legal o quien haga sus veces / apoderado/ interesado

COMUNICACIÓN
ACTO ADMINISTRATIVO

Referencia: Expediente: LAM0209

Asunto: Comunicación Auto No. 5903 del 03 de julio de 2026

Cordial saludo,

En atención a lo ordenado en la parte resolutiva del acto administrativo: Auto No. 5903 proferido el 03 de julio de 2026 , 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

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES
- ANLA –
AUTO N° **005903**
(03 JUL. 2026)

“POR EL CUAL EFECTÚA CONTROL Y SEGUIMIENTO 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 numeral 1 del artículo 52 de la Ley 99 de 22 de diciembre 1993, el numeral 2 del artículo segundo del Decreto-Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011, el parágrafo 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 del 11 de marzo de 2020, la Resolución 2938 del 27 de diciembre de 2024, 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 Ministerio de Medio Ambiente, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en adelante el Ministerio, otorgó Licencia Ambiental Ordinaria a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCICIL en adelante la AEROCIVIL, para el proyecto denominado “*EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO”* localizado en la ciudad de Bogotá, 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 la Resolución 1389 del 22 de noviembre de 1995, el Ministerio, resolvió un recurso de reposición interpuesto por la 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 CONTROL Y SEGUIMIENTO 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 con la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, el Ministerio, modificó parcialmente la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995 autorizando el nuevo modelo de operación del Aeropuerto El Dorado presentado por AEROCIVIL.

Que mediante la Resolución 745 del 5 de agosto de 1998, el Ministerio resolvió el recurso de reposición interpuesto por la AEROCIVIL contra la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, aunado a ello efectuó una serie de requerimiento al titular relacionados con el control y mitigación de ruido

Que mediante Resolución 1001 de junio 1 de 2009, el Ministerio autorizó la cesión parcial de la Licencia Ambiental otorgada a la AEROCIVIL mediante Resolución 1330 de 1995, a la 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 con la Resolución 825 del 28 de septiembre de 2012 la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, en adelante esta Autoridad Nacional impuso a la AEROCIVIL 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 la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995 y se toman otras determinaciones.

Que a través de la 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 por la AEROCIVIL en contra de la Resolución 1000 del 3 de octubre de 2013.

Que con 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 por los Coordinadores de la Mesa de Trabajo Aeropuerto Localidad 9 de Fontibón, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL-AEROCIVIL, municipio de Funza, Gloria Cecilia Molina Villamarin, Distrito Capital, 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 parágrafo del artículo noveno del acto administrativo recurrido.

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 AEROCIVIL.

Que por medio de la Resolución 1337 del 23 de octubre de 2017, esta Autoridad Nacional resolvió una solicitud de revocatoria directa presentada por la Alcaldía Municipal de Funza, en su calidad de tercero interviniente, mediante comunicación con radicación 2016020181-1-000 de 22 de abril de 2016, contra Resoluciones 1034 del 24 de agosto de 2015 y 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 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 la AEROCIVIL, a través de la comunicación con radicación ANLA 2019144499-1-000 del 23 de septiembre de 2019, 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 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*

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

CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO".

Que a través de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, esta Autoridad Nacional resolvió los recursos de reposición interpuestos con radicado 2021226099-1-000 del 19 de octubre de 2021 por el representante a la cámara José Daniel López con la firma de otras personas, con radicado 2021227090-1-000 y 2021226961-1-000 del 20 de octubre de 20216, la doctora Silvia Helena Ramírez Saavedra, en calidad de Jefe de la Oficina Asesora Jurídica de la AEROCIVIL, con radicado 2021227277-1-000 del 20 de octubre de 2021, la señora Susana Mantilla, en calidad de apodera general de Fast Colombia S.A.S., contra la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y con radicado 2021256115-1-000 del 25 de noviembre de 2021, el señor Renato Covelo, en calidad de Representante Legal de Aerovías de Continente Americano S.A., 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 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 con la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022, esta Autoridad Nacional ajustó 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 Resolución 2239 del 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 una acción e indicador de gestión y cumplimiento.

Que con radicados ANLA 20256200539592 y 20256200541022 del 13 de mayo de 2025, la AEROCIVIL presentó a esta Autoridad Nacional información relacionada con el cambio menor *"Suministro, instalación y puesta en servicio sistema de iluminación de luces de aproximación para el Aeropuerto Internacional El Dorado pista 14L y servicios complementarios (VF)".*

Que mediante comunicación con radicado ANLA 20256200579152 del 21 de mayo de 2025, la AEROCIVIL presentó a esta Autoridad Nacional ajustes a medidas de manejo y seguimiento y monitoreo del componente atmosférico, en cumplimiento a lo requerido en Auto 9680 del 22 de noviembre de 2024.

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

Que mediante comunicación con radicado ANLA 20256200579152 del 21 de mayo de 2025, la AEROCIVIL presentó a esta Autoridad Nacional ajustes a medidas de manejo y seguimiento y monitoreo del componente atmosférico, en cumplimiento a lo requerido en Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.

Que mediante radicados ANLA 20256200607382 y 20256200632172 del 27 de mayo de 2025 y 3 de junio de 2025 respectivamente, la AEROCIVIL presentó respuesta parcial al Auto 9680 del 23 de noviembre de 2023, en la cual incluye la atención de requerimientos relacionados con el medio socioeconómico y un (1) requerimiento del componente atmosférico.

Que mediante comunicación con radicado ANLA 20256200685842 del 13 de junio de 2025, la AEROCIVIL informó a esta Autoridad Nacional sobre el cambio menor *"Contratar una obra civil para el mantenimiento de la zona ETTA del hangar de Satena".*

Que mediante correo electrónico con radicado ANLA 20256200689032 del 13 de junio de 2025, la firma APPLUS K2 INGENIERIA S.A.S contratista de la AEROCIVIL, remitió a esta Autoridad Nacional resultados de calidad de aire procesados por el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA). Así mismo informa que, los resultados de monitoreos de calidad de aire del periodo 31 de marzo al 8 de junio de 2025.

Que con comunicaciones con radicados ANLA 20256200898332 y 20256200898482 del 31 de julio de 2025, la AEROCIVIL informó a esta Autoridad Nacional sobre cambio menor denominado "*Rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias".*

Que por medio de la reunión de control y seguimiento ambiental llevada a cabo el 12 de agosto de 2024, consignada en el Acta 509 de la misma fecha, se configuró un acto administrativo complejo, en la medida en que dicho instrumento comprende y materializa las actuaciones desarrolladas en la audiencia realizada, las cuales, junto con los resultados del Concepto Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025, constituyen el soporte fáctico y jurídico para la adopción de las determinaciones allí contenidas

Que mediante comunicación con radicado ANLA 20256201140342 del 18 de septiembre de 2025, la AEROCIVIL remitió a esta Autoridad Nacional, los resultados de modelación, escenario 2024 del Aeropuerto Internacional El Dorado (SKBO) de Modelos de Propagación Sonora (MPR) y Modelo de Dispersión de Contaminantes Atmosféricos (MCA).

Que a través de comunicaciones con radicados ANLA 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025, la AEROCIVIL presentó a esta Autoridad Nacional el Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 correspondiente al periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025.

Que a través de comunicaciones con radicados ANLA 20256201264922 y 20256201264962 de 14 de octubre de 2025, la AEROCIVIL brindó respuesta parcial al Auto 5532 del 18 de julio de 2024.

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

Que mediante comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, la AEROCIVIL presentó a esta Autoridad Nacional respuesta parcial (1) al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, en la cual se incluyen únicamente aspectos del componente atmosférico.

Que mediante comunicación con radicado ANLA 20256201374622 del 6 de noviembre de 2025, la AEROCIVIL presentó a esta Autoridad Nacional respuesta parcial 2 al Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, en la cual se incluyen únicamente aspectos del componente atmosférico.

Que mediante comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, la AEROCIVIL presentó a esta Autoridad Nacional respuesta parcial (2) al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, en la cual se incluyen únicamente aspectos del medio socioeconómico.

Que mediante comunicación con radicado ANLA 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025, la AEROCIVIL remitió a esta Autoridad Nacional información faltante del Informe de Cumplimiento Ambiental – ICA 21 presentado a través del radicado 2025620120075 del 30 de septiembre de 2025.

Que mediante comunicación con radicado ANLA 20256201497562 y 20256201497812 del 1 de diciembre de 2025, la AEROCIVIL solicitó a esta Autoridad Nacional información respecto a respuestas brindadas a obligaciones contenidas en diferentes actos administrativos y que presuntamente no han sido tenidas en cuenta.

Que mediante Auto 11208 del 15 de diciembre de 2025, esta Autoridad Nacional efectuó control y seguimiento ambiental específico a las obligaciones asociadas al Plan de acción impuestas a través de los numerales 1 y 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, que comprende *"Cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo".*

Que mediante radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, la AEROCIVIL presentó a esta Autoridad Nacional respuesta parcial al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, la cual contiene ajustes requeridos a la ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.

Que a través de la Resolución 3735 del 29 de diciembre de 2025, esta Autoridad Nacional ajustó vía seguimiento las Fichas de manejo y seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente componente atmosférico *"PMA-02: Manejo y Control de la Calidad del Aire" y "PSM-01: Manejo y Control de Ruido".* Así mismo es realizado el ajuste de la obligación contenida en el numeral 11 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, confirmada por la Resolución 301 de 01 de febrero de 2022, que modificó la Resolución 1330 de 7 de noviembre de 1995, relacionada con el reporte de información sobre calidad de aire.

Que con radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, la AEROCIVIL presentó a esta Autoridad

Nacional respuesta parcial al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, incluyendo información asociada al medio socioeconómico.

Que mediante comunicación con radicado ANLA 20266200107362 del 27 de enero de 2026, la AEROCIVIL remitió a esta Autoridad Nacional el primer informe de implementación del estudio *"Monitoreo de las poblaciones de avifauna y el éxito reproductivo en el distrito de manejo integrado Gualí, tres esquinas y laguna del Funzhé",* correspondiente a la vigencia 2025, en cumplimiento de la ficha de manejo PMA-11 – Manejo de Fauna Silvestre.

Que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, efectuó el análisis de la información que reposa en el expediente LAM0209 y con las resultas del análisis elaboró el Concepto Técnico 6204 del 5 de junio de 2026, 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 parágrafo 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 1 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.

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-Río 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 6204 de 5 de junio de 2026, las cuales sirven de soporte y motivación de las decisiones que se adoptan en la presente actuación, tal como se expone a continuación:

"(…)

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 figura "Localización del proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado", de la página 47 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

Infraestructura, obras y actividades autorizadas.

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

En la tabla "Infraestructura y/u obras que hacen parte del proyecto" de las páginas 47 y 48 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026, se relaciona de manera general la infraestructura y/u obras autorizadas para el proyecto, de acuerdo con los establecido en los actos administrativos vigentes…

Estado de avance.

Medio Abiótico.

En revisión de los aspectos ambientales del expediente LAM0209, se cuenta desde el punto de vista abiótico - recursos agua, suelo- los siguientes aspectos observados durante la visita de seguimiento efectuada los días 18, 19 y 20 de febrero de 2026. En tal sentido, durante los días de seguimiento ambiental, se realiza la inspección de las áreas del lado aire pertenecientes a la AEROCIVIL, iniciando con las zonas adyacentes a las pistas sur y norte las cuales se componen de vías perimetrales del predio del aeropuerto, cerramientos perimetrales, zonas verdes y franjas de seguridad de áreas de las pistas, jarillones que delimitan la pista sur y norte con las localidades de Engativá y Fontibón, respectivamente, canales de manejo de aguas lluvias del predio del aeropuerto y áreas de acopio de material de fresado. Adicionalmente, se realiza la inspección a tenedores de espacio a cargo de la AEROCIVIL y edificios administrativos del titular del instrumento de manejo y control.

Teniendo en cuenta lo anterior, se tiene la siguiente descripción a los aspectos evidenciados:

Revisión de áreas Lado Aire de AEROCIVIL:

- ***Vía perimetral pistas norte y sur:***

Se evidencian mantenimientos con material de fresado procedente del mantenimiento de pistas y calles de rodaje efectuados durante el segundo semestre del año 2025 y lo corrido del primer semestre del año 2026. A lo anterior, se observa la colocación de material de fresado en sectores de la vía que presentan bacheos. De antes señalado, se evidencia que se coloca la capa de fresado para luego ser compactada. No se evidencian sectores adicionales a los anteriores donde se coloque material de fresado, así como tampoco se evidencian daños a las áreas adyacentes a la vía perimetral.

(Ver fotografías 1 y 2 en la página 49 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).

- ***Acopio de material de fresado:***

Teniendo en cuenta que el cambio menor adelantado desde el segundo semestre del año 2026 (rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias, presentado a través de las comunicaciones con radicado 20256200898332 y 20256200898482 de 31 de julio de 2025-) genera material de fresado, se tiene el acopio de los siguientes puntos:

- ***Costado sur de la pista sur, colindante con la malla de cerramiento.*** *Lugar utilizado en anteriores oportunidades, cuenta con un acopio aproximado de 6000 m3 de material de fresado. Esta área se encuentra delimitada mediante cinta de seguridad y compactación del*

material. No se evidencian afectaciones a suelos, vegetación, o canales por la ubicación y acopio del material de fresado.

- ***En la pista norte, en la cabecera 32 R,*** *se ubica un espacio donde en años anteriores se utilizó para el acopio temporal de material de fresado. Actualmente se tiene almacenado material de fresado con un volumen aproximado de 7000 m3 (informado por el contratista de Aerocivil). Así mismo se tiene planeado utilizar el área contigua para continuar con el acopio de material de fresado proveniente de los mantenimientos faltantes, área que fue utilizada en periodos pasados por lo cual no existe presencia de pastos, vegetación y/o canales de manejo de aguas lluvias. Así mismo, el área se encuentra delimitada por un Jarillón que confina la zona y el acopio efectuado a la fecha.*

De acuerdo con datos informados por el contratista de la AEROCIVIL que realiza la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias se tiene a la fecha, un avance aproximado de 10%; así mismo, se indica que el material de fresado restante por acopiar se estima en un 80% adicional al existente, es decir unos 50 mil metros cúbicos adicionales.

En consecuencia, se insta a la AEROCIVIL para que radique ante esta Autoridad Nacional la información correspondiente al cambio menor de la actividad de acopio de futuras áreas dentro del Aeropuerto el Dorado.

(Ver fotografías 3 y 4 en la página 50 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

- *Cerramiento del aeropuerto.*

Actualmente, se observa que la totalidad del predio del Aeropuerto El Dorado se encuentra delimitado con una cerca en malla eslabonada y postería en concreto de aproximadamente 4 metros de altura. Este cerramiento, es objeto de inspecciones y mantenimientos periódicos dado que se presentan daños por ruptura de malla, caída de ramas, o deterioros de la malla o postería. En tal sentido, se evidencia el buen estado del cerramiento, sin presencia de residuos producto de los mantenimientos efectuados.

- *Aguas superficiales, zona de Pista Sur.*

En desarrollo del manejo de aguas superficiales de la pista sur, se observa la presencia de canales trapezoidales en tierra (canal abierto con fondo, plano, y paredes inclinadas, taludes, caracterizada por su área hidráulica, su perímetro mojado, y su espejo de agua), con secciones de espejo de agua entre un metro a tres metros. Estos canales de aguas lluvias, recogen las aguas del costado sur del aeropuerto y recorren el predio en sentido oriente – occidente (cabecera 32L a 14 R), encontrándose paralelos a la pista principal y calles de rodaje, en ambos costados, hasta su intersección con la calle de rodaje Lima, donde se ubica una estructura hidráulica que atraviesa calles de rodaje y pista principal hacia el sector sur oriental del predio del Aeropuerto; en este lugar se encuentra el canal principal de aguas que las conduce hacia el rio Bogotá (canal en tierra de aproximadamente 3 metros de espejo de agua, cubierto con pastos naturales). En su totalidad, estos canales se encuentran con su base en tierra y cobertura vegetal protectora tipo pastos en sus taludes a los cuales se les realiza periódicamente mantenimiento de taludes y cauce evitando taponamientos y/o obstrucciones por material vegetal.

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

Actualmente, el proceso de mantenimiento de los canales de aguas lluvias del Aeropuerto el Dorado, se encuentran a cargo de un contratista, que realiza acciones de limpieza del cauce, retiro de material de fondo y rocería de las áreas verdes de los taludes del canal. En tal sentido, en el acápite de "Seguimiento al Plan de Manejo Ambiental" se incluyen las consideraciones relacionadas con las acciones de mantenimiento de los canales de aguas lluvias y el manejo dado a los residuos producto del mantenimiento de los canales y zonas verdes.

Este canal principal, que recoge la totalidad de las aguas del costado sur del predio del Aeropuerto el Dorado, termina en límites del Jarillón del rio Bogotá, de este punto, se efectúa el bombeo de las aguas hacia el rio Bogotá mediante una motobomba que trasvasa sus aguas hacia la parte más baja del rio Bogotá. El objetivo del Jarillón y del bombeo de las aguas lluvias al rio Bogotá, es evitar que en épocas de invierno las aguas del rio Bogotá penetren hacia los canales del aeropuerto el Dorado.

Finalmente, se tiene actualmente el normal funcionamiento de los canales de la pista sur del Aeropuerto, así como del bombeo de aguas al Rio Bogotá. No se evidencia durante la visita de seguimiento, alteraciones al flujo de las aguas, taponamientos, basuras o residuos sólidos, restos de material vegetal producto de la rocería o procesos erosivos en el Jarillón colindante con el predio del Aeropuerto.

(Ver fotografías 5 y 6 de la página 51 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

- *<u>Aguas superficiales, zona Pista Norte</u>.*

En lo referente al manejo de aguas lluvias y superficiales de la pista norte, se observa el canal principal de aguas lluvias (canal 4) localizado paralelo a la pista norte -costado norte.

A este canal principal confluyen los canales de aguas lluvias provenientes de la zona de hangares de la zona denominada Terminal aéreo Simón Bolivar, plataforma del terminal aéreo, hangares de la zona norte del Aeropuerto, calles de rodaje, y zonas de seguridad del costado norte del Aeropuerto. Al igual que para la pista sur, para el mantenimiento de estas áreas, se cuenta con un contratista dedicado al manejo de las áreas verdes, zonas de seguridad y mantenimiento de los canales de aguas lluvias, donde se evidencia la ejecución de acciones de rocería de áreas verdes, limpieza de fondo del canal, retiro de buchón y en general mantenimiento de los taludes de los canales.

Así como ocurre para la pista sur, el canal principal de aguas lluvias de la pista norte, culmina en límites del predio del Aeropuerto con el Jarillón del rio Bogotá. En este punto se continua con el proceso del uso de motobomba para el vertido de aguas lluvias del Aeropuerto el Dorado hacia el Rio Bogotá.

- *<u>Jarillones pistas norte, pista sur y las áreas de seguridad</u>.*

Estos lugares ubicados especialmente en las zonas límites del Aeropuerto con las localidades de Engativá y Fontibón, se observan estables, sin modificaciones o alteraciones, con presencia de especies vegetales de tipo arbóreo y pastos naturales a los cuales se les realiza mantenimiento rutinario de rocería. Conforme con lo observado, los jarillones existentes no presentan intervenciones de obra o afectaciones naturales o antrópicas que generen procesos erosivos o de inestabilidad.

Revisión de firmas tenedoras de espacio a cargo de la AEROCIVIL:

- ***Armada Nacional.***

Esta institución cuenta con áreas administrativas y áreas operativas de mantenimientos rutinarios de aeronaves. En revisión de las áreas administrativas, se observa la implementación de puntos ecológicos para el manejo de residuos sólidos ordinarios y reciclables con canecas diferenciadas por color e identificación. De otra parte, se cuenta con un punto de acopio temporal de residuos sólidos (convencionales y reciclables) construida en mampostería, cubierta, con acceso restringido y ventilación natural. En este punto de acopio temporal, se cuenta con contenedores plásticos verdes, negro y blanco de 1 m3, donde son ubicados los residuos hasta su retiro por parte del operador Ciudad Limpia, para el caso de los residuos no reciclables, y un gestor autorizado para el caso de los residuos reciclables.

Referente a la zona operativa, para el tenedor de espacio Armada Nacional -GATAF- se cuenta con un hangar de parqueo de aeronaves y de mantenimiento a las mismas. En esta zona se cuenta con canecas para el manejo de residuos sólidos no peligrosos y peligrosos, de los cuales se evidencia su uso y clasificación. En cuanto al lugar definido para el acopio temporal de residuos peligrosos, se cuenta con una infraestructura en mampostería, malla eslabonada con polisombra y un techo fijo, donde se ubican las canecas para el acopio temporal de residuos peligrosos -aguas contaminadas de limpieza de canales, aceites usados-, y combustibles usados o contaminados; así mismo, se tienen dos áreas cubiertas para el acopio temporal de llantas usadas, y uno más para los residuos contaminados y catalogados como peligrosos.

Finalmente, se identifica adyacente a la zona administrativa de la Armada Nacional, un edificio donde funciona la Jefatura de inteligencia Naval -JINA- donde se evidencia el lavado de vehículos en la zona de parqueadero, actividad que no se encuentra autorizada para el área no concesionada, por lo cual se tendrá presente para el seguimiento y su correspondiente requerimiento.

(Ver fotografía 7 de la página 53 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

- ***Policía Antinarcóticos.***

En esta área se desarrollan actividades dedicadas a áreas administrativas y área de servicios de apoyo aéreo y mantenimiento de aeronaves -hangar, plataforma de parqueo de aeronaves y tanques de almacenamiento de combustibles-. En las áreas administrativas, se cuenta para el manejo de residuos sólidos no peligrosos y residuos reciclables con puntos ecológicos y programas post consumo para papel, pilas y ahorro de energía y agua. Estas áreas, cuentan con un punto de acopio temporal de residuos sólidos no peligrosos en una estructura en mampostería, ventilada y de acceso restringido donde son ubicados contenedores plásticos demarcados para la selección de reciclables y colocación de residuos no peligrosos. De estos residuos, igualmente se incluyen los residuos producto de rocería los cuales son retirados por la firma recolectora de aseo Ciudad Limpia.

Para las áreas operativas, se cuenta en la zona de hangar con canecas rojas, demarcadas para el manejo de residuos peligrosos y puntos ecológicos para reciclables y convencionales; así mismo, se evidencia la ubicación de kits de atención a derrames, recipientes para vaciados de aceite usado y para residuos de combustible.

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

Para el acopio temporal de residuos peligrosos y su posterior retiro, se cuenta con una estructura en mampostería, cubierta y debidamente señalizada donde se ubican isotanques para el almacenamiento temporal de aceites usados, aguas contaminadas o combustibles contaminados y elementos contaminados producto de los mantenimientos a aeronaves. Este lugar cuenta con diques de contención secundaria para contención a derrames accidentales, extintores y kits de atención a emergencias.

- ***Batallón militar número 32.***

Esta institución se encuentra con el funcionamiento de áreas administrativas, de alojamiento de personal y mantenimiento de aeronaves. En revisión del manejo de residuos sólidos de las áreas administrativas, de alojamiento de personal y hangar, se evidencia la ubicación de puntos ecológicos con canecas identificadas por color -verde, blanca y negra- con señalética para la clasificación de residuos sólidos convencionales y reciclables. Estos residuos sólidos, son llevados y almacenados temporalmente en el acopio temporal de residuos sólidos del área sur del batallón; este lugar cuenta con contenedores demarcados, ventilados, y adecuados, con espacios definidos para el manejo de residuos convencionales y reciclables -cartón, plásticos, archivo, vidrio-.

De manera adyacente a este acopio de residuos, se ubica un punto específico para el almacenamiento temporal de residuos peligrosos (aceites usados, pilas, bombillas, elementos contaminados) generados básicamente en la zona operativa del hangar. Vale la pena destacar, que la zona de hangar cuenta con un punto específico de almacenamiento temporal de residuos peligrosos generados (aceites usados, aguas contaminadas, elementos contaminados, combustibles sobrantes, y demás residuos generados del proceso de mantenimiento a Aeronaves).

(Ver fotografías 8 y 9 de la página 54 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).

Referente a las instalaciones de acopio de residuos sólidos, y punto de acopio de residuos peligrosos del hangar, se evidencia la existencia de extintores y kit de atención a emergencias, de lo cual se indica que se cuenta con personal dedicado a esta labor, la cual se encuentra capacitada.

De otra parte, se evidencia en el lugar de alojamiento de personal, la existencia de un casino donde se brinda el servicio de alimentación. En este lugar, se observa la existencia de un punto ecológico para la disposición de residuos sólidos convencionales y reciclables -identificado por color y debidamente rotulado- y un punto de acopio de residuos orgánicos los cuales son retirados por un gestor para la alimentación de animales. De otra parte, se cuenta en la cocina y en la tubería de lavado del lavaplatos trampa de grasas a la cual se informa que se realiza mantenimiento periódico.

En relaciona con el manejo de aguas superficiales, se cuenta con canales y cunetas en las zonas de vía, donde se observa limpio y sin obstrucciones. En cuanto a la zona de casino del personal, se cuenta con canecas destinadas para el manejo de residuos orgánicos, un punto de acopio para estos residuos, una zona de lavado de elementos de cocina con trampa de grasas.

En términos generales, para la zona del batallón 32, se revisa el área en general a cargo de este comodatario, sin presentarse evidencias de inadecuados manejos de residuos, intervenciones de obra, o actividades que no se encuentren autorizadas por parte de esta Autoridad.

Se indaga sobre el tema de capacitaciones e implementación del programa de gestión del riesgo, a lo cual la Brigada 32 indica que se cuenta con un programa del cual se realizan capacitaciones y simulacros, sin embargo, se menciona durante la visita de seguimiento que el Plan de Gestión del riesgo de la Brigada 32 deberá ser articulado con el Plan de Gestión del Riesgo de la AEROCIVIL, por lo tanto, deberá incluir un plan de divulgación, capacitaciones y simulacros.

- ***Comando Aéreo de Transporte Militar -CATAM-***

Para este tenedor de espacio se continúa con el manejo de residuos sólidos convencionales, reciclables y peligrosos en áreas administrativas, alojamiento y hangar. En el área de CATAM se tienen áreas administrativas y áreas operativas -de las cuales no fue posible su inspección por motivos de seguridad de CATAM-. En las áreas administrativas se cuenta con puntos ecológicos con canecas verde, negra y blanca, con su respectiva señalización, protección y señalética para su clasificación. Así mismo, se continua con el manejo de residuos en un centro de acopio destinado exclusivamente para tal fin, con la selección, clasificación y almacenamiento temporal de residuos convencionales y reciclables.

Para el manejo de residuos peligrosos, se cuenta con un punto de acopio restringido, con presencia de residuos como tóner, luminarias, baterías, tintas, incinerables, Aceite vegetal usado, pilas, entre otros. Como modificación en la visita de seguimiento, se tiene que actualmente no se cuenta con punto de acopio para residuos hospitalarios dado que se encuentra en remodelación, y en los eventos que sean generados se disponen de manera inmediata con el gestor autorizado.

En lo referente al manejo del casino, se cuenta con punto ecológico y trampas de grasas donde se indica que se les realiza un mantenimiento periódico con disposición final como residuo peligroso. Cuenta adicionalmente con un tanque de agua potable, al cual se le realiza el mantenimiento respectivo con una firma especializada.

Así mismo, se indica que las áreas verdes que se les realiza rocería se almacenan y se dispone con el gestor Ciudad Limpia, encargado del retiro de residuos sólidos. En el recibo de pago mensual se evidencia la cancelación del servicio de aseo.

Se indaga sobre el tema de capacitaciones e implementación del programa de gestión del riesgo, a lo cual CATAM indica que se cuenta con un programa del cual se realizan capacitaciones y simulacros, sin embargo, se menciona durante la visita de seguimiento que el Plan de Gestión del riesgo de CATAM deberá ser articulado con el Plan de Gestión del Riesgo de la AEROCIVIL, por lo tanto, deberá incluir un plan de divulgación, capacitaciones y simulacros.

- ***SATENA***

Esta entidad locataria a cargo de la AEROCIVIL incluye dentro de su operación, áreas administrativas y áreas de mantenimiento de aeronaves. En revisión al manejo de residuos sólidos no peligrosos, se evidencia la presencia de puntos ecológicos en variados puntos de las áreas administrativas y operativas. Estos residuos con ubicados posteriormente en un punto de acopio temporal de residuos no peligrosos y reciclables, lugar de acceso restringido, actualmente señalizado, y en buen estado.

De otra parte, para el manejo de residuos peligrosos generados en zonas del hangar, se cuenta con dos puntos de acopio temporal: el primero para el almacenamiento de aceites usados, aguas contaminadas, combustibles contaminados y demás sustancias líquidas peligrosas generadas de mantenimientos a aeronaves. El segundo punto, es un acopio en un lugar cerrado para el almacenamiento de residuos peligrosos contaminados, baterías, luminarias, llantas usadas, extintores y equipos obsoletos, entre otros. En términos generales, se evidencia un buen manejo en el acopio de los residuos, sin mezclas o almacenamientos inadecuados.

Para la zona del hangar donde se realizan mantenimientos menores a aeronaves, se cuenta con canecas definidas por color para el manejo de residuos sólidos no peligrosos y residuos peligrosos. Dependiendo la naturaleza del residuo, se efectúa su acopio temporal en los lugares mencionados anteriormente.

En desarrollo de la visita de seguimiento, se observa la total ejecución del cambio menor Construcción de la zona ETTA de Satena (radicado 20256200685842 de 13 de junio de 2025) el cual se observa actualmente operativo, sin presencia de residuos, materiales de obra, equipos, herramienta y/o demás infraestructura relacionada con la construcción.

De otra parte, se indaga a SATENA sobre la actividad de separación de las aguas lluvias de las aguas generadas en el proceso de lavado de aviones realizado en el hangar de SATENA, conforme con lo requerido en el numeral 5 del artículo primero del Auto 2046 de 25 de mayo de 2015, a lo cual SATENA menciona que a la fecha no se ha ejecutado debido a problemáticas de orden legal, dado que SATENA indica que el predio es de la AEROCIVIL y debe ser este último quien lo ejecute; adicionalmente, menciona que es un área que a largo plazo deberá ser entregada a la AEROCIVIL y por lo tanto no invertirá recursos en la implementación del requerimiento.

Se indaga sobre el tema de capacitaciones e implementación del programa de gestión del riesgo, a lo cual SATENA indica que se cuenta con un programa del cual se realizan capacitaciones y simulacros, sin embargo, se menciona durante la visita de seguimiento que el Plan de Gestión del riesgo de SATENA deberá ser articulado con el Plan de Gestión del Riesgo de la AEROCIVIL, por lo tanto, deberá incluir un plan de divulgación, capacitaciones y simulacros.

- ***Corporación Industria Aeronáutica Colombiana S.A. -CIAC-.***

Esta es una firma encargada de mantenimiento correctivo de todo tipo de aeronaves institucionales de Colombia. En esta empresa del Estado, se tiene la presencia de áreas administrativas y áreas operativas -hangar de mantenimiento- Conforme lo observado, y siguiendo con el manejo ambiental implementado a la fecha, se continua con el manejo de residuos no peligrosos en áreas administrativas, puntos ecológicos identificados por color con su respectiva señalética para su clasificación.

En la zona de hangar, se cuenta básicamente con puntos ecológicos para el manejo de residuos reciclables, residuos peligrosos y residuos tipo FOD - Foreing Object Damage-, los cuales se encuentran señalizados e identificados para el uso del personal.

De lo anterior, se tiene además la instalación de un área de pintura y un área de limpieza de partes de avión, zonas que cuentan con cerramientos herméticos, manejo de residuos, y manejo de aire contaminado mediante el uso de ventiladores que guían el aire hacia un filtro de mangas interno.

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

Referente al punto de acopio temporal de los residuos reciclables y residuos peligrosos se cuenta con la infraestructura que fue ampliada para aumentar la capacidad de residuos sólidos reciclables y peligrosos a almacenar. Este punto se encuentra cerrado, protegido del agua, demarcado e identificado para el manejo de sustancias líquidas peligrosas, residuos peligrosos y elementos reciclables. Para estas áreas se cuenta con la ubicación del kit de atención a emergencias con su respectivo seguimiento, así como con las capacitaciones al personal tal como lo indica CIAC y la AEROCIVIL.

(Ver fotografías 10 y 11 de la página 57 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Tal como se evidenció en el anterior seguimiento -año 2024- se cuenta con una infraestructura para el manejo y reutilización de aguas lluvias provenientes de la cubierta del hangar de CIAC. Actualmente en operación, sin presencia de modificaciones y/o afectaciones por su almacenamiento y/o utilización.

Como dato adicional, se tiene la adecuación de un área para el funcionamiento de un casino para los trabajadores el cual entró en operación en el primer semestre del año 2026. En tal sentido se indica implementar las medidas de manejo ambiental relacionadas con el manejo de residuos, manejo de aguas residuales, uso y ahorro eficiente del agua y procesos de participación en capacitaciones e inducciones de tipo ambiental.

Se indaga sobre el tema de capacitaciones e implementación del programa de gestión del riesgo, a lo cual la Corporación Industria Aeronáutica de Colombia -CIAC- indica que se cuenta con un programa del cual se realizan capacitaciones y simulacros, sin embargo, se menciona durante la visita de seguimiento que el Plan de Gestión del riesgo de CIAC deberá ser articulado con el Plan de Gestión del Riesgo de la AEROCIVIL, por lo tanto, deberá incluir un plan de divulgación, capacitaciones y simulacros.

Revisión de instalaciones administrativas de la entidad AEROCIVIL:

- ***Almacén de la AEROCIVIL.***

De acuerdo con lo observado en el seguimiento efectuado al proyecto en el año 2025, se tiene el mejoramiento en el manejo de elementos dados de baja que se encontraban a la intemperie afectando goteos de sustancias químicas y/o afectaciones a las aguas lluvias. Para lo anterior, se evidencia la instalación de una carpa de gran tamaño donde se ubican todos los elementos dados de baja que se encuentran susceptibles de afectar el entorno por goteos o fugas de sustancias químicas. En tal sentido, se tiene el mejoramiento en el acopio, observándose limpieza, orden y gestión en su acopio temporal.

Referente al manejo de residuos no peligrosos, se cuenta con puntos ecológicos en las áreas administrativas, así como la divulgación del programa de generación de residuos cero implementado por la AEROCIVIL en sus instalaciones.

De otra parte, en áreas de campamento de los contratistas a cargo de la AEROCIVIL, se encuentra un espacio dedicado al parqueo de maquinaria pesada, vehículos y sustancias químicas a cargo de la AEROCIVIL. Este espacio se ubica para efectuar labores puntuales de mantenimientos en áreas que no se encuentran dentro de los contratos ejecutados por los contratistas. Sin embargo, se

evidencia la presencia de sustancias químicas a la intemperie, así como de elementos peligrosos (emulsión asfáltica) que se encuentra sin protección y con evidencia de derrames. En tal sentido se efectuará el respectivo requerimiento, el cual quedará contemplado en la parte dispositiva de este pronunciamiento.

(Ver fotografía 12 y 13 de la página 59 el Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

- ***Instalaciones administrativas de la AEROCIVIL.***

Referente a las instalaciones tales como la Torre de control, edificios NEEA, CIAC, CEA, CNA y el Edificio de activos se cuenta solamente con áreas administrativas, contando para ello con puntos ecológicos en los puntos de generación con canecas verde, blanca y negra debidamente identificadas. Así mismo, se cuenta en cada edificio con un punto de acopio de residuos reciclables con contenedores definidos para papel, cartón, plástico, vidrio, latas y elementos metálicos.

Para el manejo de residuos peligrosos generados en las áreas administrativas, se llevan todos hacia el Almacén Aerocivil (pilas, luminarias, equipos RAEES, baterías, etc) dado que deben ser objeto de subasta pública.

Medio Abiótico – Componente Atmosférico

A continuación, se presentan las actividades realizadas y se describen los aspectos evidenciados en relación con el componente atmosférico durante la visita de seguimiento ambiental del proyecto, llevada a cabo entre el 18 y el 20 de febrero de 2026, en su fase operativa.

Reunión de inicio.
Fecha: 18 de febrero de 2026.

En el marco de la visita de seguimiento ambiental realizada entre el 18 y el 20 de febrero de 2026, se llevó a cabo la reunión de inicio el día 18 de febrero de 2026 en las instalaciones del Centro de Estudios Aeronáuticos (CEA) de la AEROCIVIL, con la participación de representantes de la AEROCIVIL y del operador Applus K2 Ingeniería, responsable de la operación del Centro de Monitoreo Aeroambiental (CMAA).

Durante la reunión, en lo relacionado con el estado actual de la infraestructura de monitoreo, se informó que la red mantiene la misma configuración reportada en el periodo anterior. En ese sentido, se indicó que:

- *No se han realizado modificaciones en la red de estaciones de monitoreo de ruido (EMRI).*
- *No se han efectuado cambios en el sistema de vigilancia de la calidad del aire industrial (SVCAI).*
- *No se han reubicado estaciones ni se han incorporado nuevos puntos de monitoreo.*
- *Se informó que se mantiene sin modificaciones la regla de decisión aplicada para la evaluación de los resultados de ruido ambiental, en el marco de la comparación de los niveles registrados frente a los estándares establecidos en la Resolución 0627 de 2006, la cual incorpora criterios asociados a la clasificación de resultados y a la consideración de la incertidumbre de medición, con el fin de determinar la conformidad de dichos resultados.*

Se señaló que la red opera bajo la misma configuración y distribución geográfica reportada en el seguimiento anterior.

Respecto al cumplimiento del Auto 5532 del 18 de julio de 2024, la AEROCIVIL informó que, mediante comunicaciones radicadas ante esta Autoridad Nacional bajo los números 20256201264922 y 20256201264962 del 14 de octubre de 2025, se remitió respuesta a los requerimientos formulados, precisando que dicha respuesta se encuentra relacionada con los aspectos técnicos asociados al recinto de prueba de motores y que actualmente están trabajando según la información presentada.

En relación con la acreditación del operador para las actividades de monitoreo de calidad del aire y ruido, durante la reunión no se presentó información específica sobre el estado actual de dicha acreditación ni sobre el esquema adoptado para su continuidad.

Verificación en sitio de estaciones de monitoreo.

En desarrollo de la visita y como parte de la evaluación del estado de avance del componente atmosférico, se efectuó la verificación en campo de tres (3) estaciones de monitoreo de calidad del aire y veinte (20) estaciones de monitoreo de ruido inteligente (EMRI), ubicadas en el área de influencia del proyecto.

La actividad tuvo como finalidad verificar las condiciones actuales de operación de la red y revisar los aspectos técnicos relacionados con funcionamiento, mantenimiento y aseguramiento metrológico de los equipos.

Durante las visitas se comprobó:

- Estado operativo de analizadores y sonómetros.
- Correspondencia de números de serie con los registros técnicos y con los certificados de calibración.
- Confirmación de coordenadas geográficas, y criterios de microlocalización.
- Vigencia de certificados de calibración emitidos por laboratorios acreditados por ONAC.
- Registros asociados a mantenimiento preventivo y verificaciones periódicas.

En las estaciones EMRI, el procedimiento incluyó verificación de la calibración mediante calibrador acústico y a ejecución de chequeo electrónico interno de los equipos, actividades que, de acuerdo con lo informado por el operador, hacen parte de las rutinas de verificación periódica de la red.

Durante la visita, el profesional del componente atmosférico del equipo de seguimiento presenció en campo la realización de estas verificaciones por parte del operador en las estaciones visitadas, constatando el uso de calibrador acústico (pistófono), de propiedad del operador K2 y con certificado de calibración vigente, para la comprobación de la respuesta del sonómetro mediante la aplicación de un nivel de referencia. Asimismo, se verificó la ejecución del chequeo electrónico interno de los equipos, orientado a evaluar su estado de funcionamiento y el del sistema de adquisición de datos.

Se evidenció que los micrófonos se encuentran instalados a una altura aproximada de cuatro (4) metros sobre el nivel del terreno, dispuestos de manera que se minimicen efectos de reflexión directa de estructuras cercanas, favoreciendo la representatividad de los niveles registrados.

El mantenimiento preventivo y la verificación periódica de los equipos se realizan con periodicidad mensual, según lo informado por el operador. No obstante, durante la verificación en campo se identificó que en algunas estaciones no se evidenció soporte documental que confirmara la ejecución tanto del mantenimiento como de la verificación mensual en los periodos programados, lo cual limita la trazabilidad de dichas actividades en la documentación operativa revisada.

La transmisión de datos se efectúa mediante sistema de comunicación remota, lo que permite la consulta de niveles registrados y su almacenamiento continuo en la base de datos del sistema.

Estaciones de Monitoreo de Ruido Inteligente (EMRI).

Las estaciones de monitoreo de ruido inteligente se encuentran ubicadas en sectores predominantemente residenciales, algunas de ellas sobre prolongaciones de cabecera y sobre los corredores aéreos asociados a trayectorias de despegue y aproximación del Aeropuerto Internacional El Dorado. En estos sectores, el sobrevuelo de aeronaves constituye una fuente sonora recurrente, complementada por tráfico vehicular y la dinámica urbana del entorno.

En el marco de la visita de seguimiento, y para efectos de verificar el estado de avance del componente atmosférico, se realizaron actividades de inspección técnica en campo orientadas a validar la operación, mantenimiento y control metrológico de los equipos.

Durante la jornada se verificó:

- *Estado físico del conjunto mástil–gabinete y condiciones generales de instalación.*
- *Ausencia de obstrucciones inmediatas que afectaran la captación del campo sonoro.*
- *Energización, transmisión de datos y comunicación remota con el sistema.*
- *Correspondencia de números de serie de los sonómetros con los registros técnicos disponibles.*
- *Verificación funcional mediante calibrador acústico y ejecución de chequeo electrónico interno del equipo.*
- *Revisión de bitácoras, formatos de mantenimiento y hojas de vida de los equipos para efectos de trazabilidad.*

En términos generales, las estaciones se encontraron operativas y transmitiendo datos al sistema central al momento de la inspección. Las verificaciones funcionales realizadas evidenciaron respuesta acorde al nivel patrón aplicado.

Adicionalmente, se revisaron las hojas de vida de los equipos FOA-801-03, como la correspondiente al sonómetro verificado en campo, en las cuales se consignan características técnicas, historial de intervenciones, verificaciones metrológicas, cambios de componentes y registros de calibración. Esta documentación permite evidenciar la gestión del ciclo de vida del equipo y el seguimiento a las intervenciones realizadas.

No obstante, en algunos casos la información relacionada con mantenimiento preventivo y verificación mensual no se encontraba completamente incorporada en los formatos operativos disponibles en sitio FOM-305-20, por lo que la trazabilidad de ciertas actividades requiere la consulta de soportes adicionales.

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

Lo anterior se deja consignado para efectos de seguimiento, en el marco del estado de avance del componente de ruido, respecto a la correspondencia entre la operación observada en campo y el registro documental asociado al programa de mantenimiento y control metrológico de la red.

Localidad: Fontibón.

Se realizó la verificación en sitio de cinco (5) estaciones: EMRI_07, EMRI_03, EMRI_23, EMRI_38 y EMRI_39.

EMRI_07 – SN 10815.

Ubicada en la localidad de Fontibón, bajo criterios técnicos de estaciones laterales conforme a lineamientos OACI, con monitoreo de variables meteorológicas. En su entorno predominan como fuentes sonoras el despegue de aeronaves por la cabecera 13R, además de tráfico vehicular, actividades industriales, comerciales y de servicios. Se identifican superficies reflectivas cercanas.

Al momento de la visita se encontró instalada y operativa, transmitiendo datos al sistema central. Se verificó la correspondencia del número de serie del sonómetro y se realizó comprobación funcional mediante calibrador acústico y chequeo electrónico interno, evidenciándose respuesta acorde al nivel patrón aplicado.

En la revisión del formato FOM-305-20 de K2 no se evidenció registro de verificación mensual ni mantenimiento correspondiente a octubre de 2025. Tampoco se identificó registro en el historial del sonómetro para dicho periodo, lo cual incide en la trazabilidad documental de las actividades programadas.

EMRI_03 - SN 10801.

Ubicada en zona residencial con influencia directa del Aeropuerto Internacional El Dorado, corresponde a una estación definida bajo criterios OACI para evaluación desobrevuelo/aproximación y cuenta con sensor de meteorología integrada.

El ruido predominante proviene del sobrevuelo de aeronaves, principalmente desde la cabecera 13R, con aporte adicional de tráfico vehicular y presencia de superficies reflectivas en el entorno.

Se encontró operativa al momento de la visita. La verificación con calibrador acústico y chequeo electrónico evidenció funcionamiento conforme, y la documentación disponible permitió revisar los registros de mantenimiento y verificación periódica.

(Ver Fotografías 14 y 15 de la página 63 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

EMRI_23 - SN 10805.

Ubicada en zona residencial sobre la prolongación de la cabecera 31L de la pista sur, en corredor aéreo. Las principales fuentes de ruido en el entorno corresponden al tráfico vehicular en vías cercanas.

Se encontró en funcionamiento al momento de la visita. La comprobación mediante calibrador acústico y chequeo electrónico evidenció respuesta consistente.

No se evidenció registro de visita ni mantenimiento correspondiente a noviembre de 2025, ni registro en el historial del sonómetro para dicho periodo. Asimismo, en el formato FOM-305-20 no se encontró registro correspondiente al mes de julio, lo cual limita la trazabilidad documental de esos periodos.

EMRI_38 - SN 10823.

Ubicada en zona residencial, rodeada de conjuntos multifamiliares y parques públicos, con proximidad a vías de alta afluencia vehicular como la Avenida Centenario y la Avenida Boyacá, las cuales constituyen fuentes relevantes de ruido de fondo en el sector.

Se encontró operativa al momento de la visita. La verificación funcional mediante calibrador acústico y chequeo electrónico evidenció funcionamiento acorde.

En la revisión documental no se evidenció registro de visita correspondiente a noviembre de 2025.

(Ver fotografías 16y 17 de la página 64 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

EMRI_39 - SN 10799.

Ubicada en zona residencial, conformada principalmente por conjunto de viviendas, con proximidad a vías de alta influencia como la Avenida Ciudad de Cali y la carrilera del tren, las cuales aportan ruido de fondo al entorno.

Se encontró operativa y transmitiendo datos al momento de la visita. Se verificó la correspondencia del número de serie y la vigencia del certificado de calibración. La comprobación funcional mediante calibrador acústico y chequeo electrónico evidenció respuesta acorde al nivel patrón aplicado.

En los periodos revisados no se evidenciaron inconsistencias documentales.

(Ver fotografía 18 de la página 65 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Fecha: 19 de febrero de 2026.
Localidad: Suba.

EMRI_34.

La estación se encuentra ubicada en un sector netamente residencial de la localidad de Suba, aproximadamente a 350 metros de la Avenida Suba. En el entorno inmediato no se identifican fuentes sonoras persistentes de alta relevancia; sin embargo, se destaca la cercanía a una cancha de tenis a aproximadamente 50 metros. Asimismo, se localiza entre 80 y 100 metros de un costado del Humedal Córdoba, en el sector de Niza-Antigua.

Durante la jornada de verificación se realizó desplazamiento al punto de instalación; no obstante, no fue posible efectuar la inspección en sitio debido a que no se contó con acceso al predio donde se encuentra ubicada la estación, al no encontrarse presente el propietario o responsable del inmueble al momento de la visita.

***EMRI_35 - SN 10827 (Móvil)**.*

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

La estación se encuentra ubicada en un sector predominantemente residencial de la localidad de Suba, aproximadamente a 100 metros de la Autopista Norte. En el entorno inmediato no se identifican fuentes sonoras persistentes de alta relevancia, no obstante, se registra influencia de la operación aérea asociada al Aeropuerto Internacional El Dorado.

Al momento de la visita, la estación se encontró operativa y transmitiendo datos al sistema. Se verificaron las coordenadas geográficas del punto de instalación, confirmando su correspondencia con la información registrada.

Se constató la correspondencia del número de serie del sonómetro (SN 10827) con los registros técnicos disponibles y se realizó verificación funcional mediante calibrador acústico y chequeo electrónico interno del equipo, evidenciándose respuesta acorde al nivel patrón aplicado.

Se revisaron los registros de mantenimiento y verificación mensual disponibles para la estación.

(Ver fotografía 19 de la página 66 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

EMRI_10 - SN 10800.

Ubicada aproximadamente a cuatro (4) km sobre la prolongación de la cabecera 31R en dirección oriente, corresponde al punto de referencia más lejano dentro del área de influencia evaluada para el Aeropuerto Internacional El Dorado. El entorno presenta influencia de tráfico vehicular liviano, motos y buses que circulan por la Avenida Calle 63. Asimismo, se registra sobrevuelo de aeronaves en dirección oriente.

En la revisión de los formatos de campo se evidenciaron registros asociados a intermitencias en la adquisición de datos. En la documentación consultada se observaron varias visitas relacionadas con la atención de esta situación. De acuerdo con lo consignado en los registros de campo, el manejo ha consistido en la extracción de copias de la memoria SD y el reemplazo de esta cuando ha sido requerido, quedando estas actividades registradas como mantenimiento correctivo.

Se revisó el formato FOM-205-17 correspondiente al mes de noviembre, verificando la trazabilidad de las actividades ejecutadas y el registro del mantenimiento correctivo.

EMRI_33 - SN 10808.

Ubicada sobre la prolongación de la pista norte en dirección oriente, en sector predominantemente residencial. Las principales fuentes de ruido corresponden al paso de aeronaves y al flujo vehicular sobre la Avenida J.C. Mutis y la Avenida Ciudad de Cali.

Al momento de la visita se encontró transmitiendo datos al sistema. Se verificó la correspondencia del número de serie del sonómetro y se realizó comprobación funcional mediante calibrador acústico, así como chequeo electrónico interno del equipo, evidenciándose respuesta acorde al nivel patrón aplicado.

En la revisión documental no se evidenció registro de visita correspondiente al mes de septiembre en el formato FOM-305-20, lo cual incide en la trazabilidad del mantenimiento programado para dicho periodo y su respectiva verificación.

(Ver fotografías 20 y 21 de la página 68 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

EMRI_02 - SN 10819.

Ubicada en zona residencial de la localidad de Engativá, definida bajo criterios OACI para evaluación de sobrevuelo/aproximación y con sensor de meteorología integrada.

Al momento de la visita se encontró transmitiendo datos al sistema. Se verificó la correspondencia del número de serie del sonómetro y se realizó verificación mediante calibrador acústico, así como chequeo electrónico interno del equipo, evidenciándose respuesta acorde al nivel patrón aplicado.

La estación se encuentra conectada a red eléctrica domiciliaria, por lo cual no se registran mediciones de voltaje asociadas a sistema autónomo.

En la revisión correspondiente al mes de octubre no se evidenció registro de mantenimiento ni verificación mensual en el formato FOM-305-20, ni registro en el historial del sonómetro para dicho periodo, lo cual incide en la trazabilidad documental del mantenimiento programado.

EMRI_01 – SN 10804.

Ubicada en sector con características industriales de la localidad de Engativá, aproximadamente a 1.000 metros sobre la prolongación de la cabecera 31R en dirección oriente. El sobrevuelo de aeronaves constituye una fuente sonora relevante en el sector, complementada por alta afluencia vehicular en vías primarias cercanas.

Se verificó la correspondencia del número de serie del sonómetro y se realizó comprobación mediante calibrador acústico y chequeo electrónico interno del equipo, evidenciándose respuesta acorde al nivel patrón aplicado.

(Ver fotografías 22 y 23 de la página 69 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

EMRI_08 - SN 11458.

Ubicada paralela a la pista norte y definida bajo criterios OACI, cuenta con monitoreo de variables meteorológicas integradas. Presenta influencia directa de las operaciones aéreas.

Al momento de la visita se encontró transmitiendo datos al sistema. Se verificó la correspondencia del número de serie del sonómetro y se realizó comprobación funcional mediante calibrador acústico y chequeo electrónico interno del equipo, evidenciándose respuesta acorde al nivel patrón aplicado.

*En la revisión documental correspondiente al mes de octubre no se evidenció registro de verificación mensual en el formato FOM-305-20, ni registro en el historial del sonómetro para dicho periodo, lo cual incide en la trazabilidad**.***

(Ver fotografía 24 de la página 70 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).
Interior del Aeropuerto.

Cerramiento – Jarillones.

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

En el marco de la visita de seguimiento ambiental realizada al Aeropuerto Internacional El Dorado, el 19 de febrero de 2026 se efectuó recorrido de verificación sobre las estructuras de mitigación acústica dispuestas en el perímetro del aeropuerto, particularmente las barreras tipo jarillón.

Durante la inspección se constató que el aeropuerto cuenta con cerramiento perimetral conformado principalmente por malla eslabonada, la cual se extiende a lo largo de la mayor parte del límite del predio aeroportuario.

Paralelo a dicha estructura y bordeando las pistas 13R–31L y 13L–31R, se identifican jarillones conformados por montículos de tierra compactada que funcionan como barreras físicas de atenuación acústica. Estas estructuras presentan una altura promedio aproximada de cinco (5) metros y cuentan en su parte superior con cobertura vegetal, incluyendo árboles de mediana altura. Durante el recorrido no se evidenciaron modificaciones estructurales, ampliaciones ni intervenciones recientes en los jarillones respecto a la configuración previamente reportada. Las estructuras observadas mantienen las condiciones generales descritas en seguimientos anteriores.

EMRI_15 - SN 10830.

Corresponde a una de las cuatro (4) estaciones ubicadas al interior del Aeropuerto Internacional El Dorado. Se encuentra localizada sobre la paralela de la pista sur (13R–31L), donde las operaciones aéreas constituyen la principal fuente de ruido. Este punto permite registrar el ruido generado por las aeronaves antes de que este trascienda los límites del aeropuerto hacia la localidad de Fontibón.

Al momento de la visita se encontró transmitiendo datos al sistema. Se verificó la correspondencia del número de serie del sonómetro y se realizó verificación mediante calibrador acústico, así como chequeo electrónico interno del equipo, evidenciándose respuesta acorde al nivel patrón aplicado.

En la revisión documental no se evidenció registro de visita correspondiente al mes de junio en el formato FOM-305-20, lo cual incide en la trazabilidad del mantenimiento y verificación programadas.

EMRI_19 - SN 10810.

Corresponde a una de las estaciones ubicadas al interior del Aeropuerto Internacional El Dorado. En el entorno inmediato se identificó ruido asociado al tránsito de vehículos sobre una vía destapada cercana al punto de monitoreo. Asimismo, se registra influencia de aeronaves sometidas a pruebas de motores.
Al momento de la visita se encontró transmitiendo datos al sistema. Se verificó la correspondencia del número de serie del sonómetro y se realizó verificación mediante calibrador acústico y chequeo electrónico interno del equipo, evidenciándose respuesta acorde al nivel patrón aplicado.

Se confirmó la vigencia de los certificados de calibración emitidos por laboratorios acreditados por ONAC. La revisión documental permitió verificar los registros de mantenimiento y verificación periódica correspondientes.

(Ver fotografías 25 y 26 de la página 72 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

EMRI_13 - SN 14599.

La estación se encuentra localizada al interior del Aeropuerto Internacional El Dorado, dispuesta de forma paralela a la pista norte. Este punto de monitoreo permite registrar el ruido generado por las aeronaves en proximidad a la fuente.

Al momento de la visita se encontró la estación operativa. Se verificó la correspondencia del número de serie del sonómetro y se realizó verificación mediante calibrador acústico y chequeo electrónico interno del equipo, evidenciándose respuesta acorde al nivel patrón aplicado.

En la revisión documental no se evidenció registro de visita correspondiente a los meses de junio y julio en el formato FOM-305-20, lo cual incide en la trazabilidad del mantenimiento programado para dichos periodos y por ende de la verificación mensual.

(Ver fotografía 27 de la página 73 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Fecha: 20 de febrero de 2026.
Municipio: Funza.

EMRI_24 – SN 10802.

La estación se encuentra ubicada en el centro del casco urbano del municipio de Funza, en un entorno caracterizado por actividades propias del área urbana. Las principales fuentes de ruido corresponden al tráfico vehicular y actividades comerciales.

Al momento de la visita se encontró funcionando. Se verificó la correspondencia del número de serie del sonómetro y se realizó comprobación mediante calibrador acústico, así como chequeo electrónico interno del equipo, evidenciándose respuesta acorde al nivel patrón aplicado. Se confirmó la vigencia del certificado de calibración emitido por laboratorio acreditado por ONAC.

En la revisión documental no se evidenció registro de visita correspondiente al mes de septiembre de 2025 en el formato FOM-305-20.

EMRI_11 - SN 14577.

Ubicada aproximadamente a seis (6) km sobre la prolongación de la cabecera 13R en dirección occidental. Las principales fuentes de ruido corresponden al aterrizaje y despegue de aeronaves.

Al momento de la visita se encontró instalada, energizada y transmitiendo datos al sistema. Se verificó la correspondencia del número de serie del sonómetro y se realizó comprobación funcional mediante calibrador acústico y chequeo electrónico interno, evidenciándose respuesta acorde al nivel patrón aplicado.

Se evidenció certificado de calibración vigente emitido, no obstante, el sonómetro instalado no contaba con el sello físico de calibración adherido al equipo al momento de la verificación por el laboratorio LabServices.

(Ver fotografías 28 y 29 de la página 63 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

EMRI_05 - SN 10829.

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

Ubicada en zona rural del municipio de Funza, en un área de productividad agrícola de un colegio, sobre el cono de aproximación occidental del Aeropuerto Internacional El Dorado, en la prolongación occidental de la cabecera 13L.

Al momento de la visita se encontró instalada, energizada y transmitiendo datos al sistema. Se verificó la correspondencia del número de serie del sonómetro y se realizó verificación con el calibrador acústico y chequeo electrónico interno del equipo, evidenciándose respuesta acorde al nivel patrón aplicado.

Se revisaron los registros de mantenimiento y verificación mensual disponibles para la estación por parte de K2.

EMRI_29 – SN 14600.

La estación se encuentra instalada sobre una terraza en un predio perteneciente a IDIPRON que actualmente no se encuentra en operación. El entorno está influenciado principalmente por el flujo continuo de vehículos sobre la vía Funza–Cota. Asimismo, se percibe incidencia de las operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado cuando se utiliza la configuración occidental.

Durante la visita se constató que la estación se encontraba energizada y transmitiendo información. Se confirmó la correspondencia del número de serie del sonómetro con los registros técnicos y certificados y se efectuó verificación funcional mediante calibrador acústico, así como el chequeo electrónico interno del equipo, sin registrarse novedades en su desempeño.

Se revisaron los soportes documentales disponibles relacionados con mantenimiento y verificaciones periódicas.

(Ver fotografías 30 y 31 de la página 75 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

EMRI_04 - SN 10826.

La estación se encuentra ubicada en zona rural del municipio de Funza, en un sector predominantemente agrícola. El entorno presenta baja densidad urbana, siendo las principales fuentes de ruido las operaciones aéreas asociadas al Aeropuerto Internacional El Dorado y el tránsito de vehículos pesados por una vía destapada cercana al punto de instalación.

Este punto hace parte del grupo de estaciones definidas bajo criterios de localización OACI y cuenta con monitoreo continuo de variables meteorológicas, cuyos datos son integrados al Centro de Monitoreo Aeroambiental (CMAA).

Al momento de la visita se verificó que la estación se encontraba energizada y transmitiendo datos al sistema. Se confirmó la correspondencia del número de serie del sonómetro y se realizó verificación intermedia mediante calibrador acústico y chequeo electrónico interno del equipo, evidenciándose desempeño acorde al nivel patrón aplicado.

EMRI_17 – SN 14422.

La estación se encuentra ubicada en zona rural, en la vereda La Florida, instalada dentro de una hacienda localizada sobre el cono de aproximación de la cabecera 13L del Aeropuerto Internacional

El Dorado. En este sector, la fuente sonora predominante corresponde a las operaciones aéreas, particularmente en fases de aterrizaje, con aporte adicional de ruido asociado a actividades agrícolas propias del entorno.

Al momento de la visita se constató que la estación se encontraba transmitiendo datos. Se verificó la correspondencia del número de serie del sonómetro y se realizó verificación intermedia mediante calibrador acústico y chequeo electrónico interno del equipo, evidenciándose respuesta acorde al nivel patrón aplicado.

Se revisaron los registros de la bitácora de K2 disponibles para la estación.

(Ver fotografías 32 y 33 de la página 76 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Durante la visita de seguimiento se verificó que las actividades técnicas de mantenimiento, verificación instrumental y operación de las estaciones fueron ejecutadas en campo, evidenciándose equipos con calibración vigente y funcionamiento operativo al momento de la inspección.

No obstante, en el desarrollo de la visita no se contó con documentación que permitiera constatar en sitio el Organismo de Evaluación de la Conformidad (OEC) acreditado ante el IDEAM que respalda actualmente las actividades de monitoreo de ruido, ni el alcance específico de acreditación vigente aplicable a dichas actividades.

Se informó que el respaldo de acreditación estaría siendo asumido por un tercero; sin embargo, durante la jornada no se evidenció documentación que permitiera identificar el alcance bajo el cual se integran las actividades observadas en campo al sistema de gestión acreditado correspondiente. En este contexto, y para efectos del seguimiento ambiental, resulta pertinente contar con claridad documental respecto al OEC acreditado responsable y al alcance vigente de acreditación aplicable a la operación actual de la red, considerando que la acreditación constituye el reconocimiento formal de la competencia técnica de un organismo para desarrollar actividades de evaluación de la conformidad y emitir resultados bajo un sistema de gestión acreditado.

Estaciones de Monitoreo de Calidad del Aire.

En el marco de la visita de seguimiento ambiental realizada entre el 18 y el 20 de febrero de 2026, se efectuó la verificación en sitio de las estaciones de monitoreo de calidad del aire que hacen parte del Sistema de Vigilancia de la Calidad del Aire Industrial (SVCAI) operado en el área de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado.

La actividad tuvo como propósito constatar las condiciones actuales de operación de los equipos analizadores automáticos, verificar su estado de funcionamiento, confirmar la correspondencia de los números de serie con los registros técnicos disponibles y revisar la vigencia de los certificados de calibración emitidos por laboratorios acreditados. Asimismo, se realizó revisión documental de los registros asociados a verificaciones periódicas, mantenimiento preventivo y controles de calidad aplicados a los equipos.

Durante la inspección se evaluaron las condiciones físicas de instalación, el funcionamiento del sistema de adquisición y transmisión de datos, así como la integridad del shelter.

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

Lo anterior con el fin de contrastar la información reportada por el operador con las condiciones observadas en campo y verificar la continuidad operativa de la red en el periodo evaluado.

Fecha de visita: 18 de febrero de 2026.
Estación de Calidad de Aire CA3 – Fontibón.

Se realizó visita técnica a la estación de calidad del aire CA3, ubicada en la localidad de Fontibón, en zona residencial del área de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado, asociada a trayectorias de sobrevuelo/aproximación.

La estación monitorea material particulado en las fracciones PM_{10} y $PM_{2,5}$, así como dióxido de azufre (SO_2), dióxido de nitrógeno (NO_2), monóxido de carbono (CO) y ozono (O_3). Cuenta además con estación meteorológica para el registro de temperatura, presión atmosférica, humedad relativa, velocidad y dirección del viento, y radiación solar.

Durante la visita se verificó la correspondencia de los analizadores instalados con los registros técnicos y certificados disponibles, evidenciándose lo siguiente:

- *Analizador de Monóxido de Carbono (CO) - Marca Thermo Scientific, Modelo 48i, número de serie 0917736426, con método de designación EPA RFCA-0981-054, respaldado por el laboratorio BB SERVICIOS AMBIENTALES S.A.S, acreditado por el IDEAM mediante Resolución 1105 del 16 de agosto de 2023*

- *Analizador de Dióxido de Nitrógeno (NO_2) - Marca Thermo Scientific, Modelo 42i, número de serie 0800727119, con método EPA RFNA-1289-074, respaldado por el laboratorio BB SERVICIOS AMBIENTALES S.A.S, acreditado por el IDEAM mediante Resolución 1105 del 16 de agosto de 2023.*

- *Analizador de Dióxido de Azufre (SO_2) - Marca Thermo Scientific, Modelo 43i, número de serie 0906435237, con método EPA EQSA-0486-060, respaldado por el laboratorio BB SERVICIOS AMBIENTALES S.A.S, acreditado por el IDEAM mediante Resolución 1105 del 16 de agosto de 2023.*

- *Analizador de Ozono (O3) – Número de serie 1182550020, con método EPA EQOA-0880-047, respaldado por el laboratorio AIR CLEAN SYSTEMS S.A.S., acreditado por el IDEAM mediante 0372 del 29 de abril de 2024.*

- *Analizador de Material Particulado (PM10 - PM2.5) - Palas, Modelo FIDAS 200, número de serie 18569, respaldado por el LABORATORIO K2 INGENIERIA SEDE ALBANIA, acreditado por el IDEAM mediante resolución 0770 del 11 de julio de 2025; 1079 del 09 de septiembre de 2025.*

En la revisión documental se evidenciaron registros de verificación de cero (Zero), span y controles de calidad (QC) aplicados a los analizadores automáticos.

Asimismo, se constató la calibración vigente del fotómetro de referencia SABIO (SN 14270525), con fecha de calibración 23 de octubre de 2025, así como del termohigrómetro (SN 15241679) instalado en el shelter, con calibración vigente desde el 2 de mayo de 2026, utilizado para el control de las condiciones ambientales internas.

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

Durante la revisión documental se observó que las actividades de verificación y calibración multipunto de los analizadores de gases son registradas por el personal técnico en una base de datos interna y posteriormente remitidas a los laboratorios correspondientes para la emisión de los soportes respectivos. En los formatos operativos disponibles en campo no se evidenció el registro directo de dichas actividades, por lo que la trazabilidad requiere la consulta cruzada entre la base interna y los certificados emitidos por los laboratorios.

Se informó que las actividades asociadas a los analizadores de gases se encuentran respaldadas por tres (3) laboratorios acreditados ante el IDEAM. Durante la visita se evidenció que las actividades técnicas en campo son ejecutadas por dos (2) profesionales.

Adicionalmente, en el formato asociado al analizador de ozono no se evidenció el registro de los números de serie del fotómetro de referencia utilizado durante la calibración, información que resulta necesaria para completar la trazabilidad metrológica del proceso.

Lo anterior se deja consignado para efectos de seguimiento, en relación con el esquema de registro implementado y la correspondencia entre la operación observada en campo y el alcance de las acreditaciones informadas.

(Ver fotografía 34 de la página 79 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Fecha de visita: 19 de febrero de 2026.
Estación de Calidad de Aire CA2 – Engativá.

Se realizó visita técnica a la estación de calidad del aire CA2, ubicada en la localidad de Engativá, en zona de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado. El entorno presenta características mixtas con presencia de áreas residenciales e industriales, así como influencia de tráfico vehicular en vías principales y operación aérea asociada a las trayectorias de despegue y aproximación.

La estación monitorea material particulado en las fracciones PM_{10} y $PM_{2,5}$, así como dióxido de azufre (SO_2), dióxido de nitrógeno (NO_2), monóxido de carbono (CO) y ozono (O_3). Cuenta igualmente con sistema de registro de variables meteorológicas para el control de condiciones ambientales.

Durante la visita se verificó la correspondencia de los analizadores instalados con los registros técnicos y certificados disponibles, evidenciándose lo siguiente:

- ***Analizador de Monóxido de Carbono (CO)** – Marca Thermo Scientific, Modelo 48i, número de serie 0702420189, con método de designación EPA RFCA-0981-054, respaldado por el laboratorio BB Servicios Ambientales S.A.S., acreditado por el IDEAM mediante Resolución 1105 del 16 de agosto de 2023.*

- ***Analizador de Dióxido de Nitrógeno (NO_2)** – Marca Thermo Scientific, Modelo 42i, número de serie 1307357041, con método EPA RFNA-1289-074, respaldado por el laboratorio BB Servicios Ambientales S.A.S., acreditado por el IDEAM mediante Resolución 1105 del 16 de agosto de 2023.*

- ***Analizador de Dióxido de Azufre (SO_2)** – Marca Thermo Scientific, Modelo 43i, número de serie CM12410011, con método EPA EQSA-0486-060, respaldado por el laboratorio BB*

Servicios Ambientales S.A.S., acreditado por el IDEAM mediante Resolución 1105 del 16 de agosto de 2023.

- ***Analizador de Ozono (O_3)*** *– Marca Thermo Scientific, Modelo 49i, número de serie 0926137873, con método EPA EQOA-0880-047, respaldado por el laboratorio Air Clean Systems S.A.S., acreditado por el IDEAM mediante Resolución 0372 del 29 de abril de 2024.*

- ***Analizador de Material Particulado (PM_{10} - $PM_{2,5}$)*** *– Marca Palas, Modelo FIDAS 200, número de serie 17984, respaldado por el laboratorio K2 Ingeniería Sede Albania, acreditado por el IDEAM mediante Resolución 1079 del 09 de septiembre de 2025, cuya acreditación fue otorgada bajo modalidad de red.*

Se informó que alcance acreditado correspondiente al parámetro de material particulado fue otorgada bajo modalidad de red, para otra red de monitoreo.

En la revisión documental se evidenciaron registros de verificación de cero (Zero), span y controles de calidad (QC) aplicados a los analizadores automáticos.

Asimismo, se verificó el termohigrómetro instalado en el shelter (SN 1680), utilizado para el control de condiciones ambientales internas, con su respectiva calibración de 2026-02-05.

Durante la revisión documental se evidenció que las actividades de verificación y calibración multipunto de los analizadores de gases son registradas por el personal técnico en una base de datos interna y posteriormente remitidas a los laboratorios correspondientes para la emisión de los soportes respectivos. En los formatos operativos disponibles en campo no se identificó el registro directo de dichas actividades, por lo que la trazabilidad requiere la verificación cruzada entre los registros internos y los certificados emitidos por los laboratorios.

Se verificó que los certificados asociados a las actividades corresponden a laboratorios acreditados ante el IDEAM. No obstante, durante la visita no se contó con documentación que permitiera establecer en sitio la modalidad de vinculación o el mecanismo mediante el cual las actividades ejecutadas en campo se integran al sistema de gestión y al alcance específico de acreditación y cada Organismo de Evaluación de la Conformidad (OEC) que respalda dichos certificados.

En consecuencia, si bien se evidenció la existencia de registros emitidos por OEC acreditados, no fue posible constatar documentalmente en campo la correspondencia formal entre la operación observada y el alcance acreditado bajo el cual se generan y respaldan los resultados.

Lo anterior se deja consignado para efectos de seguimiento, en relación con la trazabilidad documental y la integración de las actividades ejecutadas al alcance de acreditación informado.

(Ver fotografía 35 de la página 81 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Fecha de visita: 20 de febrero de 2026
Estación de Calidad de Aire CA4 – Funza

Se realizó visita técnica a la estación de calidad del aire CA4, localizada al noroccidente de las pistas del Aeropuerto Internacional El Dorado, en jurisdicción del municipio de Funza. En el entorno se identifica como fuente principal el sobrevuelo de aeronaves en fases de despegue y aterrizaje, así

como actividades asociadas a obras y mantenimiento de pista. Como fuentes secundarias se registra baja afluencia vehicular en el sector.

La estación monitorea material particulado en las fracciones PM10 y PM2,5, además de dióxido de azufre (SO_2), dióxido de nitrógeno (NO_2), monóxido de carbono (CO) y ozono (O_3), y cuenta con sistema meteorológico para registro de variables ambientales.

Durante la visita se verificó la correspondencia de los equipos instalados con los registros técnicos y certificados disponibles, evidenciándose lo siguiente:

- ***Analizador de Dióxido de Azufre (SO_2)** - Marca Thermo Scientific, Modelo 43i, número de serie CM14030050, con método EPA EQSA-0486-060, respaldado por el laboratorio BB Servicios Ambientales S.A.S., acreditado por el IDEAM mediante Resolución 1105 del 16 de agosto de 2023.*

- ***Analizador de Monóxido de Carbono (CO)** - Marca Horiba, Modelo APMA-370, número de serie ABKETAEU, con método EPA RFCA-0981-054, respaldado por el laboratorio BB Servicios Ambientales S.A.S., acreditado por el IDEAM mediante Resolución 1105 del 16 de agosto de 2023.*

- ***Analizador de Dióxido de Nitrógeno (NO_2)** - Marca Thermo Scientific, Modelo 42i, número de serie 832433255, con método EPA RFNA-1289-074, respaldado por el laboratorio BB Servicios Ambientales S.A.S., acreditado por el IDEAM mediante Resolución 1105 del 16 de agosto de 2023.*

- ***Analizador de Ozono (O_3)** - Marca Horiba, Modelo APOA-370, número de serie DVT3NM08, con método EPA EQOA-0506-160, respaldado por el laboratorio MAHT Monitoreos Ambientales High Technology Ltda., acreditado por el IDEAM mediante Resoluciones 0857 del 27 de junio de 2023 y 0056 del 17 de enero de 2024.*

- ***Analizador de Material Particulado (PM_{10} - $PM_{2,5}$)** - Marca Palas, Modelo FIDAS 200, número de serie 19313, respaldado por el LABORATORIO K2 INGENIERIA SEDE ALBANIA, acreditado por el IDEAM mediante resolución 0770 del 11 de julio de 2025; 1079 del 09 de septiembre de 2025. Dicho analizador se encuentra incluido dentro del alcance de acreditación otorgado bajo modalidad de red de monitoreo, conforme a lo informado por el operador.*

En la revisión documental se evidenció la ejecución de verificaciones de cero (Zero) y span en el analizador de ozono, así como controles aplicados a los demás analizadores mediante el uso de patrones de referencia (Aptron para gases, Monodust para material particulado y calibrador de flujo Tetracal BGI – MesaLabs, con calibraciones vigentes). Se verificó igualmente la calibración de los sensores de temperatura y presión (26/09/2025) y del termohigrómetro (SN 15241678), con vigencia al 4 de febrero de 2026.

En cuanto al esquema de registro, se observó que las actividades de verificación y calibración multipunto son consolidadas en una base de datos interna y posteriormente remitidas a los laboratorios acreditados para la emisión de soportes. En los formatos disponibles en campo no se evidenció el registro directo de dichas actividades, por lo que su trazabilidad requiere la consulta cruzada con los certificados emitidos. Lo anterior se deja consignado para efectos de seguimiento respecto a la integración de las actividades ejecutadas al alcance de acreditación informado.

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

(Ver fotografía 36 de la página 83 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Medio Biótico.

Con fundamento en las verificaciones efectuadas durante la visita de seguimiento ambiental realizada los días 18, 19 y 20 de febrero de 2026, se presenta a continuación el estado de avance del componente biótico en fase operativa, así como los principales hallazgos derivados de las observaciones en campo:

1. Recorridos en áreas no concesionadas.

Manejo de zonas verdes y podas silviculturales.

Los recorridos efectuados en las áreas bajo responsabilidad de la AEROCIVIL evidenciaron la ejecución periódica de actividades de rocería en superficies planas y taludes, manteniendo la altura del césped por debajo de 15 cm. Esta práctica contribuye a la reducción de microhábitats potenciales para fauna terrestre no deseada y mejora las condiciones de visibilidad en zonas operativas.

En relación con las podas silviculturales, durante el periodo evaluado se reportaron intervenciones en individuos arbóreos localizados sobre los jarillones de las pistas norte y sur, así como el aprovechamiento (troceado) de árboles que presentaron volcamiento por causas naturales. Las actividades observadas corresponden a labores de mantenimiento preventivo y correctivo orientadas a minimizar riesgos operacionales y fitosanitarios.

En las áreas verdes administradas por comodatarios —Brigada 32, CATAM, Aviación Naval, Policía Antinarcóticos y Torre de Control— se constató igualmente la ejecución regular de podas y mantenimiento general, sin evidenciarse procesos de deterioro o abandono de cobertura vegetal.

Mantenimiento de cerramientos perimetrales.

Durante los recorridos perimetrales se verificó el mantenimiento de las mallas eslabonadas, observándose no solo actividades de reparación, sino también el reemplazo de tramos deteriorados y el aumento de altura en sectores específicos. Estas acciones fortalecen el control de ingreso de fauna terrestre, tanto doméstica como silvestre, reduciendo riesgos asociados a la operación aeroportuaria.

Control de vectores.

En pistas, zonas de seguridad, cerramientos y edificaciones a cargo de la AEROCIVIL y de los comodatarios visitados, se evidenció la implementación de medidas de control integrado de vectores, incluyendo instalación de cebos rodenticidas, estaciones de monitoreo y fumigaciones periódicas. Las actividades observadas responden a esquemas preventivos orientados al control de roedores, insectos y otros organismos vectores de riesgo sanitario.

Monitoreo de avifauna – Peligro aviario.

Se constató la ejecución de actividades de monitoreo de avifauna en áreas externas al aeropuerto, en el marco del Plan de Manejo de Peligro Aviario global del aeropuerto, incluyendo la identificación

y caracterización de zonas potencialmente atractivas para aves en un radio de 13 kilómetros al aeropuerto que pudieran representar riesgo para la seguridad operacional.

(Ver fotografías 37 a 46 de las páginas 85 y 86 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

2. Recorrido Humedal El Gualí.

En relación con el complemento del estudio de avifauna y ruido aeronáutico en el humedal El Gualí, durante la visita se verificó la implementación en campo de los lineamientos metodológicos previamente presentados.

En el sector La Isla (zona de alta incidencia sonora), ubicado al interior del humedal, se observó un espejo de agua rodeado de coberturas mixtas de pastos enmalezados, vegetación secundaria y áreas agrícolas. Se registró presencia de aves acuáticas y condiciones favorables para procesos de anidación.

En este punto se evidenció la aplicación de metodologías orientadas a:

- *Medición de diversidad (abundancia y riqueza).*
- *Estimación poblacional mediante métodos de distancia en área.*
- *Evaluación de patrones de alimentación, uso de hábitat y reproducción.*
- *Registro de vocalizaciones y análisis de interferencia acústica asociada a ruido aeronáutico.*

La toma de información se realiza mediante cámaras trampa, recorridos sistemáticos, puntos de observación fija y grabaciones ambientales. Asimismo, se desarrollan análisis de hábitat mediante caracterización de vegetación ribereña y macrófitas, correlacionando estado de cobertura vegetal con patrones de riqueza y abundancia.

Adicionalmente, se implementó un muestreo experimental de forrajeo en inmediaciones de cuerpos de agua, utilizando cebos que simulan larvas de lepidópteros, con el fin de evaluar comportamiento alimenticio de las aves y posibles alteraciones asociadas a la presión sonora.

Con base en la información suministrada y las actividades verificadas, se estima un avance aproximado del 60 % en el desarrollo del complemento del estudio. Por lo anterior, para el corte documental del concepto técnico que acoge el presente acto administrativo, aún no se presenta la radicación de la versión final de este estudio.

(Ver fotografías 47 a 52 de las páginas 87 y 88 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

3. Plan de compensación – Humedal El Gualí.

Respecto al plan de compensación asociado al mantenimiento y limpieza del espejo de agua (retiro de buchón), el titular informó la finalización de la fase de caracterización ambiental, mediante muestreo de especies arbóreas, arbustivas y herbáceas.

Esta etapa tiene como finalidad fortalecer la línea base y ajustar técnicamente la formulación del Plan de Compensación. No obstante, a la fecha de corte documental del Concepto Técnico que se acoge a través del presente acto administrativo, la propuesta formal de compensación aún no ha sido presentada ante la Autoridad Ambiental, razón por la cual no se registran avances en la

ejecución de las medidas compensatorias y se realiza la respectiva reiteración (Ver análisis de cumplimiento al requerimiento 65 del Acta 509 del 5 de agosto de 2024).

(Ver fotografía 53 de la página 89 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

4. Aspectos bióticos abordados en reuniones comunitarias

Durante las reuniones sostenidas con comunidades de la localidad de Fontibón y el municipio de Funza, se atendieron inquietudes relacionadas con el componente biótico.

Se informó a los asistentes que al interior del aeropuerto se desarrollan actividades permanentes de monitoreo de avifauna y que, cuando las condiciones lo requieren, se implementan maniobras de ahuyentamiento mediante técnicas pasivas y activas (pirotecnia controlada, caninos entrenados y sistemas de cetrería robótica, entre otras), orientadas a prevenir colisiones fauna–aeronave y proteger la seguridad operacional.

Se precisó que dichas actividades se encuentran bajo la responsabilidad de OPAIN S.A., en su calidad de concesionario del aeropuerto.

Medio Socioeconómico.

Con relación al estado de avance del proyecto para el medio socioeconómico a continuación se relacionan las actividades que fueron efectuadas durante la visita de seguimiento ambiental adelantada los días 18 al 20 de febrero de 2026:

Espacios de encuentro e interacción con comunidades, autoridades, organizaciones, entre otras del área de influencia de las Localidades de Engativá y Fontibón y Municipio de Funza y Comité Comunitario Aeroportuario – CCA.

Estos espacios de encuentro y participación programados permiten conocer a partir de la interacción sostenida con los diferentes grupos de valor, la percepción de estos frente al proyecto, su relación, comunicación, conocimiento e información frente al mismo. Para el presente seguimiento ambiental, es necesario resaltar que la ANLA adelantó de manera directa la convocatoria a estos espacios según la programación que previamente se definió para la unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del proyecto, en esta ocasión tomando como enfoque las entidades, instituciones de salud y educación, así como instituciones de bienestar para el adulto mayor; organizaciones de carácter cultural, deportivo; fundaciones, bibliotecas, empresas privadas, comerciantes; autoridades locales para la ciudad de Bogotá y municipales para el municipio de Funza, que se ha identificado (excepto las autoridades locales y municipales) con una mínima o nula participación durante los espacios de participación que se han generado durante los seguimientos ambientales adelantados por esta Autoridad.

Los espacios fueron coordinados de manera previa con el apoyo de equipo social de la AEROCIVIL, tal como se indica en el acápite de interacción con grupos de valor, aclarando que, para cada unidad territorial que hace parte del área de influencia del proyecto (Localidades de Fontibón y Engativá y Municipio de Funza) fueron programados dos (2) espacios de encuentro, cuyos lugares de reunión se escogieron de manera estratégica con el objetivo de que los espacios fueran de fácil acceso para los grupos de valor convocados, tanto por la ubicación de los lugares como por los horarios programados. Adicionalmente, se generó para cada espacio de encuentro y participación un enlace

de conexión virtual, con el fin de facilitar la asistencia remota para quienes no fuera posible la asistencia presencial.

También es importante tener en cuenta que, en cada uno de los espacios de encuentro e interacción sostenidos con comunidades del área de influencia, la ANLA proyectó presentación sobre aspectos generales acerca del proyecto, incluyendo videos institucionales a través de los cuales fueron expuestos aspectos como competencias, y funciones de entidad; se ilustró la existencia del micrositio del proyecto en la página web de la ANLA, mediante el cual es posible acceder a información general del proyecto, así como los enlaces que contienen los tableros de control para la consulta de información técnica acerca de los monitoreos de ruido aeronáutico producto del funcionamiento y operación del Aeropuerto Internacional El Dorado. Así mismo, se socializaron las obligaciones con que cuenta el proyecto en el marco del plan de contingencias y se dieron a conocer los canales dispuestos por la entidad para la recepción de PQRSD.

Localidad de Fontibón.

Espacio de Encuentro e Interacción con Comunidades e Instituciones del Área de Influencia.

- *Jornada Mañana - Salón Comunal del Barrio Modelia:*

El espacio de encuentro y participación fue programado en el salón comunal del barrio Modelia. En esta actividad, se contó únicamente con asistencia de manera virtual de representantes de dos (2) instituciones educativas; no se contó con asistencia presencial.

De esta manera, la ANLA dio apertura a la jornada, presentando el objetivo de la reunión y exponiendo sus funciones y competencias como autoridad ambiental. Posteriormente, se llevó a cabo la presentación de los asistentes y se procedió con la proyección de una presentación que abordó aspectos generales del proyecto, tales como: el área de influencia definida para el proyecto, el micrositio disponible en la página web de la ANLA en la cual se puede acceder a información del licenciamiento ambiental del proyecto, aspectos generales del plan de contingencias, el estado y la atención de las PQRSD recepcionadas por la ANLA y su dinámica en los últimos 3 años, finalmente se suministró información sobre los canales dispuestos para la radicación de PQRSD.

En medio de la presentación, se consultó a los participantes sobre su conocimiento del Plan de Contingencias del proyecto. Al respecto, manifestaron no conocerlo ni haber participado previamente en espacios de divulgación o socialización por parte de la AEROCIVIL.

Frente a lo anterior, la AEROCIVIL intervino indicando que el proyecto cuenta con un Plan de Contingencias; sin embargo, precisó que, dada la operación compartida del aeropuerto con OPAIN S.A, la gestión de riesgos y la ejecución de acciones operativas se coordinan con ese concesionario. En este sentido, OPAIN S.A implementa las acciones correspondientes, considerando su articulación con los cuerpos de bomberos locales y del municipio de Funza, así como sus obligaciones asociadas al componente de operación terrestre del aeropuerto.

Una vez finalizada la exposición de los temas previstos, se habilitó un espacio para preguntas e inquietudes. En este momento, uno de los asistentes consultó si la ANLA desarrollaba otros espacios de socialización con las instituciones convocadas. Se informó que los encuentros con la comunidad se realizan en el marco de las visitas de control y seguimiento ambiental al proyecto, las cuales se

efectúan con frecuencia anual aproximadamente; no obstante, se aclaró que la AEROCIVIL en cumplimiento de las obligaciones contenidas en el Plan de Manejo Ambiental – PMA adelanta espacios de reunión, socialización y talleres con las comunidades del área de influencia.

(Ver fotografías 54 y 55 de la página 91 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

- *Jornada Tarde - Salón Comunal del Barrio Internacional:*

El espacio de encuentro y participación fue programado en el salón comunal del barrio Internacional. No obstante, pese a las gestiones realizadas por la ANLA en desarrollo de una convocatoria oportuna, así como al refuerzo realizado por la AEROCIVIL de la convocatoria, no se contó con la asistencia presencial ni virtual de personas en este espacio de encuentro e interacción.

(Ver fotografía 56 de la página 92 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Localidad de Engativá.

Espacio de Encuentro e Interacción con Comunidades e Instituciones del Área de Influencia

- *Jornada Mañana - Salón Comunal Los Laureles:*

El espacio de encuentro y participación fue programado en el salón comunal del barrio Los Laureles. En esta jornada se contó con la asistencia tanto presencial como virtual de representantes de instituciones educativas y fundaciones de la localidad de Engativá, así como de la Alcaldía Local.

La ANLA dio apertura al espacio, indicando el objetivo de la reunión. Posteriormente, se realizó la presentación de los asistentes y se proyectaron dos videos institucionales de la ANLA en los cuales se expone las funciones, competencias y rol como autoridad ambiental nacional. Acto seguido, se proyectó la presentación con contenido principal y general del licenciamiento ambiental del proyecto, incluyendo el área de influencia definida para el proyecto, el micrositio disponible en la página web de la ANLA en la cual se puede acceder a información del licenciamiento ambiental del proyecto, aspectos generales del plan de contingencias, el estado y la atención de las PQRSD recepcionadas por la ANLA y su dinámica en los últimos 3 años, finalmente se suministró información sobre los canales dispuestos para la radicación de PQRSD.

Una vez finalizada la presentación de la información antes mencionada, la ANLA habilitó un espacio para la participación de los asistentes. En este contexto, se formuló una consulta específica orientada a identificar si los participantes habían asistido previamente a reuniones o espacios de socialización adelantados por la AEROCIVIL relacionados con el Plan de Contingencias del proyecto.

Las intervenciones registradas fueron las siguientes:

- *En principio la AEROCIVIL intervino indicando sobre los espacios de reunión, socialización y demás talleres que llevan a cabo con las comunidades de la localidad de Engativá; no obstante, dentro de estos espacios no se ha socializado sobre el plan de contingencias.*

- *La representante de la Institución Educativa Torquigua indica que, en el oficio de convocatoria, se incluye en el nombre del proyecto la ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado y pregunta si sobre esta actuación la institución tendría alguna afectación.*

  Respecto a lo anterior, desde la ANLA se aclara que, el objetivo del seguimiento ambiental no está relacionado con los procesos informativos que actualmente adelanta la Secretaría Distrital de Planeación frente a la actuación estratégica del Distrito Aeroportuario ni sobre las socializaciones que adelanta ODINSA sobre el proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado (Dorado Max), igualmente se aclara que el nombre del proyecto bajo la licencia ambiental se encuentra así denominado desde que se otorgó la licencia ambiental en el año 1995 haciendo referencia a la construcción de la segunda pista la cual actualmente se encuentra en fase de operación, sin contemplar hasta el momento ningún tipo de ampliación adicional a la terminal aérea, pues si bien ODINSA se encuentra adelantado algunas socializaciones al respecto, actualmente ante la ANLA no existen radicados referentes a la modificación de la licencia ambiental, por ende no se adelantan trámites que representen ampliaciones adicionales del aeropuerto.

- *Por su parte la AEROCIVIL tomó la palabra e invitó a la representante de la Institución Educativa Torquigua a compartir su experiencia respecto al proceso adelantado de manera conjunta entre la institución educativa y la entidad, relacionado con las actividades desarrolladas en la huerta escolar.*

  Al respecto, la representante señaló que se ha consolidado un proceso significativo de articulación entre los profesionales de la AEROCIVIL y los estudiantes, en el marco del cual la entidad realiza visitas periódicas al plantel educativo para apoyar jornadas de siembra, mantenimiento y limpieza de la huerta, promoviendo la participación de la comunidad estudiantil.

(Ver fotografías 57 y 58 de la página 94 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

- *Jornada Tarde - Salón Comunal Barrio El Encanto:*

Este espacio de encuentro y participación se programó en el salón comunal del Barrio El Encanto. En este espacio se contó únicamente participación de manera virtual.

Se da inicio a la reunión por parte de la profesional social de la ANLA, quien da la bienvenida al espacio indicando el objetivo de la reunión, haciendo hincapié en que este se debe a la visita de seguimiento al proyecto y la verificación de cumplimiento por parte de la AEROCIVIL a las obligaciones establecidas en el instrumento de manejo y control ambiental, así mismo, se aclara que el seguimiento ambiental no se encuentra relacionado con los procesos informativos que actualmente adelanta ODINSA respecto al proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Una vez expuesto lo anterior, se procede a la presentación de las personas asistentes. En este punto de la reunión, representante de la Institución Educativa Distrital Torquigua consulta si su participación dentro de este espacio resulta pertinente, en consideración a que no se abordarán temas relacionados con las actuaciones del Distrito Aeroportuario ni con el proyecto Dorado Max.

Al respecto, la profesional social de la ANLA señala que su participación es de alta relevancia, dado que, en calidad de actor social ubicado en el área de influencia del proyecto y como parte del sector educativo del área de influencia del proyecto, resulta fundamental que conozca el proceso de licenciamiento ambiental del aeropuerto, sus principales alcances y aspectos relevantes, así como el reconocimiento por parte de la Autoridad frente a su postura y observaciones relacionadas con el proyecto.

Posteriormente se realiza la proyección de los videos institucionales de la ANLA en los cuales se ilustró sobre sus funciones y competencias como Autoridad Ambiental en el ámbito nacional. De esta manera también se proyecta la presentación relacionada los aspectos generales del proyecto, incluyendo el área de influencia definida, el micrositio disponible en la página web de la ANLA en la cual se halla información sobre el licenciamiento ambiental del proyecto, el plan de contingencias, el estado y la atención de las PQRSD recepcionadas por la ANLA y su dinámica en los últimos tres (3) años, finalmente, se dan a conocer los canales dispuestos para la radicación de PQRSD.

Seguidamente, como parte de la metodología implementada en estos espacios, se consultó a los participantes si tenían conocimiento del Plan de Contingencias del proyecto. Al respecto, manifestaron no conocer sobre el mismo y señalaron que no han participado en jornadas de socialización o divulgación de esta información por parte de la AEROCIVIL.

(Ver fotografías 59 y 60 de la página 95 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Municipio de Funza.

Espacio de Encuentro e Interacción con Autoridades Municipales de Funza y Comité para el Estudio de Impactos Generado por el Funcionamiento del Aeropuerto El Dorado en el Municipio de Funza e instituciones del municipio.

- *Jornada Mañana – Personería Municipal de Funza.*

Este espacio de encuentro y participación la ANLA da la bienvenida indicando el objetivo de la reunión y aspectos generales del espacio de participación y del seguimiento ambiental. Así mismo se hace claridad en que el espacio del seguimiento ambiental que se realiza no se relaciona con los procesos informativos que ha venido realizando ODINSA respecto al proyecto de la ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado, haciendo énfasis en que en la entidad no cursa actualmente ningún trámite de modificación de la licencia ambiental toda vez que a la fecha ninguno de los titulares de la licencia ambiental ha radicado solicitud alguna frente a este trámite.

Una vez los asistentes se presentan, la profesional social de la ANLA procede con la proyección de los videos institucionales sobre las funciones y competencias de la ANLA, así como proyecta la presentación relacionada los aspectos generales del proyecto, incluyendo el área de influencia definida para el proyecto, el micrositio disponible en la página web de la ANLA en la cual se puede acceder a información del licenciamiento ambiental del proyecto, aspectos generales del plan de contingencias, el estado y la atención de las PQRSD recepcionadas por la ANLA y su dinámica en los últimos 3 años, finalmente se suministró información sobre los canales dispuestos para la radicación de PQRSD.

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

Durante el espacio de participación se contó con las siguientes intervenciones por parte de los asistentes:

- *El representante del Comité para el Estudio de Impactos Generados por el funcionamiento del Aeropuerto Internacional El Dorado en el municipio de Funza manifestó que desconocían la existencia del plan de contingencias, situación que consideró relevante, en tanto, a su juicio, la totalidad del municipio hace parte del área de influencia del proyecto y podría presentar mayores niveles de riesgo asociados a la operación aeroportuaria, especialmente al no existir restricciones operacionales en cuanto a horarios. Así mismo, consultó sobre la cantidad de PQRSD correspondientes al municipio que son recepcionadas por la ANLA, teniendo en cuenta que, como se evidenció en la presentación, la ANLA no sólo recibe solicitudes de las unidades territoriales ubicadas dentro del área de influencia del proyecto sino también de otras localidades de Bogotá, lo cual, en su criterio, demuestra que la operación del aeropuerto genera impactos sobre diversas comunidades.*

  Frente a lo anterior, la AEROCIVIL intervino señalando que, conforme se ha expuesto en diferentes encuentros y espacios de socialización, la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado se estructura en dos componentes: aire y tierra. Indicó que el componente tierra se encuentra a cargo de la OPAIN S.A.

  Así mismo, la AEROCIVIL precisó que, en el marco de las obligaciones establecidas dentro del licenciamiento ambiental, el proyecto cuenta con un Plan de Contingencias, el cual contempla la evaluación del riesgo a partir de los medios abiótico, biótico y socioeconómico, mediante el desarrollo de modelaciones orientadas a la identificación y gestión de amenazas. Adicionalmente, informó que la entidad aplica una metodología propia denominada "Metodología Multi Amenaza", enfocada en el análisis integral de riesgos.

  La AEROCIVIL también mencionó que, de manera articulada con OPAIN S.A, se ha implementado una estrategia de ayuda mutua, teniendo en cuenta que el servicio de bomberos del componente tierra no es competencia directa de la AEROCIVIL, sino del concesionario. En este sentido, se convocaron espacios de reunión con los cuerpos de bomberos de las localidades de Fontibón, Engativá y el municipio de Funza, en los cuales se identificaron las principales amenazas y riesgos asociados a la operación aeroportuaria, así como los apoyos y acciones de respuesta que se articularían entre las entidades.

  Finalmente, la entidad se comprometió a desarrollar jornadas adicionales de reunión y socialización con las comunidades del área de influencia, orientadas a fortalecer la difusión de la información y las acciones previstas en el Plan de Contingencias.

- *Seguidamente, una funcionaria de la Secretaría de Ambiente señaló que las estaciones de bomberos no emiten certificaciones de atención de emergencias hasta tanto la empresa interesada no las solicite formalmente. En este sentido, consultó si la AEROCIVIL ya había informado a los cuerpos de bomberos sobre el Plan de Contingencias y si se habían adelantado gestiones ante las demás autoridades competentes en materia de gestión del riesgo.*

  Frente a lo anterior, la AEROCIVIL reiteró que la entidad responsable y competente para realizar las gestiones con los cuerpos de bomberos es OPAIN S.A., en su calidad de concesionario del componente tierra del Aeropuerto Internacional El Dorado. Así mismo, indicó que el Plan de Contingencias no solo fue evaluado por la Autoridad ANLA, sino que también se adelantaron

las gestiones necesarias ante las demás autoridades competentes para su aprobación y la obtención de las certificaciones requeridas.

- *Por parte de la Secretaría de Ambiente también se manifestó que, en el marco del comité, han asistido a los diferentes espacios convocados por la AEROCIVIL. Señaló que se ha trabajado de manera articulada con esta entidad en la construcción y revisión de la información presentada durante las jornadas de socialización. No obstante, indicó que, aunque se ha intentado adelantar un ejercicio similar con la OPAIN S.A., el concesionario ha informado que el municipio de Funza no se encuentra incluido dentro del área de influencia a su cargo, razón por la cual no se han desarrollado espacios de socialización.*

  Frente a esta situación, la AEROCIVIL señaló que, dado el interés manifestado por la comunidad en relación con el Plan de Contingencias, es viable convocar a OPAIN S.A con el fin de propiciar un espacio de reunión o acercamiento que permita socializar la información correspondiente y atender las inquietudes de la población.

- *El representante del comité interviene, indicando que teniendo en cuenta que desde el comité se han logrado cosas en el sentido de ser reconocidos como actores importantes dentro del proyecto, ya conociendo que se cuenta con un plan de contingencias será solicitado por parte del comité que se exponga esta información.*

  Frente a lo anterior, la profesional social de la ANLA intervino señalando que uno de los objetivos del espacio de reunión consistía en verificar el nivel de conocimiento de las comunidades frente al Plan de Contingencias, cuya socialización constituye una obligación a cargo de la AEROCIVIL.

- *Así mismo, la Secretaría de Ambiente pregunta desde cuando esta formulado el plan de contingencias del proyecto.*

  La AEROCIVIL respondió que en el marco de la solicitud de la modificación de la licencia ambiental se hizo una actualización sobre el mismo y se entregó a la ANLA para que se llevara a cabo el proceso de evaluación por parte de la Autoridad.

  Frente a lo anterior, la Secretaría de Ambiente consultó si dentro de los requisitos establecidos se contemplaba su socialización con la comunidad. En respuesta, la AEROCIVIL precisó que dicha actividad no se encuentra incorporada como obligación específica dentro del Plan de Manejo Ambiental (PMA) para el componente socioeconómico; no obstante, sí está prevista en el marco de la licencia ambiental, razón por la cual, en su momento, fue socializada durante la audiencia pública adelantada para el trámite de modificación. No obstante, la AEROCIVIL se compromete a compartir esta información y realizar espacios para su socialización.

  Dadas las explicaciones e intervenciones relacionadas con el plan de contingencias, la profesional social de la ANLA aprovechó el espacio para resolver la inquietud planteada por el representante del comité respecto al número de PQRSD radicadas ante la entidad por parte del municipio de Funza. En este sentido, se informó que, durante los años 2022, 2023 y 2024 no se registró la recepción de PQRSD provenientes del municipio de Funza, pues fue hasta el año 2025 que se recepcionó una (1) PQRSD, radicada por una de las integrantes de este comité.

- *Seguido de lo anterior, la Secretaría de Ambiente preguntó sobre la información y datos que tiene la ANLA frente a los altos niveles de ruido y en qué términos se les brida respuesta a los peticionarios cuando se manifiesta dicha molestia.*

  Sobre esto, la profesional social de la ANLA informó que, dentro de las medidas de mitigación para los impactos generados por el ruido que se han requerido desde la ANLA y ha implementado la AEROCIVIL es el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental, el cual cuenta con la red de Estaciones de Monitoreo de Ruido Inteligente - EMRI y otras de calidad del aire las cuales registran datos de ruido y calidad de aire las 24 horas de los 7 días de la semana. Esta información además de ser remitida por la AEROCIVIL a la ANLA vía correo electrónico también es verificada por el Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA a través de usuario asignado por la AEROCIVIL y que permite el acceso directo a los datos. Con base en esta información, el Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA consolida, procesa y carga los datos en el tablero de control institucional para su seguimiento y el cual es de acceso público.

  Posteriormente, cuando se recibe una PQRSD, los datos son verificados y analizados por el profesional atmosférico, quien emite las consideraciones técnicas correspondientes. En caso de evidenciarse algún hallazgo o un sobrepaso en los niveles de ruido, conforme lo establecido por la normativa ambiental, la ANLA informa a la AEROCIVIL y se generan los requerimientos a que haya lugar en el marco del seguimiento al proyecto.

  De igual manera, se indicó que la AEROCIVIL ha dispuesto los aplicativos AMBIENSQ y AEROVISIÓN, disponibles para consulta pública a través de su página web, mediante los cuales los usuarios pueden acceder a información en tiempo real sobre las operaciones aéreas y los niveles de ruido registrados por las estaciones de monitoreo.

  Por su parte, la AEROCIVIL explicó el conducto establecido para la atención de las PQRSD. En primera instancia, la entidad cuenta con una profesional social en campo encargada específicamente de la atención de las solicitudes presentadas por la comunidad del municipio de Funza. Una vez la profesional recibe una PQRSD, esta es escalada a la coordinadora del componente social y posteriormente se procede con su registro y radicación formal ante la entidad. Tras la radicación, la respuesta se elabora con base en el análisis técnico de variables como la altura y frecuencia de operación, las trayectorias aéreas y los niveles de ruido asociados a la operación aeronáutica.

  De igual manera, la AEROCIVIL señaló que, dentro de las medidas implementadas, se encuentra el plan de reconversión de flota aérea, sobre el cual se expusieron sus avances y acciones frente al mismo; así mismo, expuso sobre el plan de acción previsto para el área de influencia del proyecto y en que consiste este.

  Adicional a lo anterior, la AEROCIVIL informó sobre el proceso que se sigue con los operadores aéreos una vez la ANLA informa sobre los hallazgos en los niveles de ruido.

  Luego, el profesional biótico de la ANLA intervino señalando que, según el seguimiento realizado por la Autoridad, las medidas implementadas han generado efectos positivos, evidenciándose una disminución progresiva en la recepción de PQRSD a lo largo de los años.
- *Seguidamente, la Secretaría de Ambiente señaló la afectación generada por el ruido proveniente del Aeropuerto de Guaymaral. Al respecto, la ANLA aclaró que ese aeropuerto no*

se encuentra incluido dentro del licenciamiento ambiental vigente. De igual manera, la AEROCIVIL precisó que, dentro de las excepciones operacionales, se contemplan las operaciones realizadas por aeronaves del Ministerio de Defensa Nacional.

- *Posteriormente, el representante del comité señaló que, si bien el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental ha estado en operación durante varios años, los integrantes del comité aún no han recibido capacitación sobre el acceso a la información en tiempo real generada por las estaciones, por lo cual solicita que se lleve a cabo este proceso formativo con la comunidad.*

  Desde la ANLA se informa que, frente al acceso de la información del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental, como se indicó previamente, la AEROCIVIL cuenta con el aplicativo AMBIENSQ el cual se encuentra disponible para descarga e instalación en los aplicativos móviles, así como disponible para consulta en la página web de la AEROCIVIL.

  La AEROCIVIL por su parte indicó que, también pueden acceder a la información a través de la profesional social que se encuentra asignada a esa unidad territorial, con quien pueden consultar información acerca de los datos de ruido arrojados por el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental. No obstante, mencionan que, se tiene previsto un espacio para llevar a cabo esta capacitación sobre las aplicaciones en el mes de abril de 2026.

(Ver fotografías 61 y 62 de la página 100 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

- *Espacio de Encuentro e Interacción con el Comité Comunitario Aeroportuario – CCA:*

El espacio de encuentro y participación fue programado en las instalaciones del CEA de la AEROCIVIL. En esta jornada se contó con la asistencia tanto presencial como virtual por parte de representantes de diferentes barrios del área de influencia del proyecto.

La ANLA dio apertura al espacio, indicando el objetivo de la reunión. Posteriormente, se realizó la presentación de los asistentes y se proyectaron dos videos institucionales de la ANLA en los cales se ilustró sobre las funciones y competencias de la entidad. Acto seguido, se proyectó la presentación con el contenido de los principales aspectos del proyecto, incluyendo el área de influencia definida para el proyecto, el micrositio disponible en la página web de la ANLA en la cual se puede acceder a información del licenciamiento ambiental del proyecto, aspectos generales del plan de contingencias, el estado y la atención de las PQRSD recepcionadas por la ANLA y su dinámica en los últimos 3 años, finalmente se suministró información sobre los canales dispuestos para la radicación de PQRSD.

En medio de la presentación habitante del barrio Fuentes del Dorado manifestó que no ha participado en ninguna reunión o socialización relacionada con el Plan de Contingencias del proyecto, señalando que ha evidenciado que los procesos de convocatoria se han dirigido principalmente a las Juntas de Acción Comunal – JAC de los barrios y no a la comunidad en general.

Una vez expuesta la presentación, se brindó el espacio para la participación de los asistentes y en el cual se tuvo las siguientes intervenciones:

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

- *La Veeduría Vesame consultó sobre las acciones que ha adelantado la CAR – Corporación Autónoma Regional frente a la PTAR y sobre la forma en que los vertimientos de esta instalación están llegando al río Bogotá.*

  En relación con lo anterior, la AEROCIVIL señala que el manejo de la PTAR está a cargo de OPAIN S.A. La entidad indica que uno de los espacios de articulación con OPAIN S.A son las visitas que la AEROCIVIL realiza a la PTAR. Asimismo, destaca que el presente espacio de reunión se desarrolla en el marco del seguimiento a las obligaciones de la AEROCIVIL, es decir, en lo relativo al componente aéreo, la operación de la aviación y la atención a las molestias generadas por el ruido aeronáutico.

  Así mismo, el profesional biótico de la ANLA señaló que, en el momento, las piscinas y lagunas se encuentran desmanteladas y la PTAR efectivamente se encuentra a cargo de OPAIN, haciendo hincapié en el número del expediente (LAM4566).

  De la misma manera, informa que, en cuanto a las actuaciones de la CAR, esta se encarga de verificar que el vertimiento que se realiza cumpla con la normatividad ambiental. Actualmente lo que se conoce es que, si se cumple con la normatividad, las aguas entran en unas condiciones de alta carga orgánica y luego del proceso de oxidación se evidencia una carga menor, es decir que el vertimiento que se hace en el rio Bogotá es de agua mejorada.

- *La veeduría Vesame continúa su intervención consultando sobre cómo se está manejando el hábitat y ahuyentamiento de fauna silvestre en el aeropuerto, considerando la proximidad de los humedales a la terminal aérea.*

  En relación con este aspecto, la AEROCIVIL indicó nuevamente que el aeropuerto se encuentra dividido en dos componentes: aire y tierra. Las actividades del componente aire están relacionadas con las pistas y la operación de despegue y aterrizaje de las aeronaves. Por su parte, el componente tierra está a cargo de OPAIN S.A e incluye la gestión de la infraestructura física del aeropuerto, su entorno, algunas calles de rodaje y demás áreas relacionadas.

  La AEROCIVIL explicó que, dentro de la operatividad del aeropuerto, cuenta con un mecanismo denominado peligro aviario, mediante el cual se implementan acciones para mitigar riesgos en la operación aérea. En lo que respecta al río Bogotá, es OPAIN S.A quien dispone de biólogos especializados encargados de aplicar diversas medidas de dispersión de fauna, como el uso de perros, pirotecnia y cañones de gas, entre otros.

  La entidad aclaró que no realiza actividades de ahuyentamiento; su labor consiste en identificar posibles focos de atracción y concientizar a las comunidades sobre los riesgos que representan para la operación aérea cuando alimentan ciertas especies. Además, se llevan a cabo actividades de seguimiento del ciclo migratorio para determinar la entrada y salida de las especies del aeropuerto.

  Adicionalmente, informaron que han entregado a la ANLA un estudio específico sobre la incidencia e impacto del ruido aeronáutico en la avifauna.

  El profesional biótico de la ANLA complementa, indicando que en ocasiones las actividades de dispersión no son las más seguras en relación con la seguridad de operación aeroportuaria. Así mismo, indica que OPAIN S.A en cumplimiento del Plan de Manejo Ambiental, llevan a cabo

monitoreos constantes sobre el proceso migratorio de las aves y los lugares que estas frecuentan. Lo que se hace con esto es diseñar mapas de concentración de las especies para mantenerlas congregadas en un solo espacio, toda vez que esto resulta más seguro para la operación del aeropuerto. Así mismo, se indica que el tema de las aves migratorias es una situación que se reconoce y sucede en los países de sur y centro américa, por lo cual se cuenta con una red donde se monitorean, para el caso de Colombia la mayor fuente de información es el aeropuerto de Panamá donde se tiene bien identificado el impacto que ellos tienen.

La AEROCIVIL en este punto interviene indicando que Colombia hace parte del CARSAMPAF (Comité Regional de Prevención de Peligro Aviario y de Fauna) en donde se desarrolla todas las medidas de mitigación por peligro aviario, en ese sentido informan que hace tres años se tuvo la oportunidad de contar con la presencia de diferentes países donde se trabajaron estos aspectos.

- *La veeduría Vesame nuevamente interviene consultando si se va a construir una tercera pista del aeropuerto, así como la ampliación de la pista hacia el Río Bogotá. Así mismo, consulta sobre el diseño y construcción de las barreras acústicas.*

  Frente a lo anterior, la AEROCIVIL informa que lo consultado frente a la ampliación del aeropuerto se sale del objeto del seguimiento, toda vez que esto hace parte de unas acciones adelantadas por otra empresa.

  En relación con lo anterior, el representante de Vesame intervino señalando que esto forma parte del seguimiento realizado por la ANLA. Sin embargo, la AEROCIVIL aclaró que no es así, dado que, en caso de requerirse alguna construcción, la licencia actual no sería aplicable. Para ello, sería necesario adelantar un proceso de modificación de la licencia, con el fin de contemplar todos los posibles impactos que dicha obra podría generar. En ese sentido, la AEROCIVIL destacó la importancia de mantenerse atentos y conectados a los canales de comunicación de la ANLA y de la propia AEROCIVIL, con el fin de informarse sobre el estado actual del proyecto y las distintas actuaciones relacionadas con el mismo.

- *Posteriormente, un habitante del barrio Los Álamos intervino, señalando que, tanto desde el comité como desde las diferentes comunidades, ya se ha venido reconociendo la distinción entre el licenciamiento ambiental del proyecto, la actuación estratégica del Distrito Aeroportuario por parte de la Secretaría de Planeación y finalmente EDE MAX o DORADO MAX a cargo de ODINSA.*

- *Luego, el habitante de Fuentes del Dorado, solicita ya no se realicen más reuniones, si no que se lleven a cabo mesas de trabajo para que, de manera articulada entre representantes de las localidades de Engativá, Fontibón y el municipio de Funza, con apoyo de la ANLA, AEROCIVIL y demás autoridades se traten los temas relevantes frente al ruido generado por el aeropuerto. Así mismo indica que sobre el sector de Fuentes del Dorado se están presentando niveles de ruido de 94 decibeles y el aumento de operaciones aéreas. Sobre lo anterior, la AEROCIVIL indica que, se tomará su petición para ser radicada y dar una respuesta.*

  En tal sentido, para efectos del presente seguimiento se genera el respectivo requerimiento a la AEROCIVIL en el sentido de, presentar el soporte documental de atención y respuesta a la PQRSD manifestada por el señor Israel Rodríguez, habitante del sector de Fuentes del Dorado II durante la reunión o espacio de encuentro con el Comité Comunitario Aeroportuario – CCA el día 20 de febrero de 2026, en el marco de la visita de seguimiento y control ambiental, asociada

al desarrollo de mesas de trabajo entre representantes de las localidades de Engativá, Fontibón y el municipio de Funza, con apoyo de la ANLA, AEROCIVIL y demás autoridades para tratar temas relevantes frente al impacto por ruido aeronáutico generado por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado y presunta excedencia en niveles de ruido aeronáutico debido alta frecuencia de operación aérea.

- *Seguidamente, intervino el Comité para el Estudio de Impactos Generados por el Funcionamiento del Aeropuerto El Dorado en el Municipio de Funza, señalando que su participación en la reunión se realiza en apoyo a los habitantes de las localidades de Engativá y Fontibón.*

  Manifestó que, si bien cuentan con su propio comité, vocería y dinámica de trabajo, pone a disposición su colaboración para abordar de manera articulada los asuntos relacionados con el aeropuerto y los habitantes de Bogotá. Asimismo, destacó la relevancia del tema de la PTAR, haciendo énfasis en que su comité realiza seguimiento a las acciones de OPAIN S.A frente a esta actividad.

  En relación con lo anterior, varios participantes expresaron su interés en trabajar de manera conjunta con el integrante del Comité para el Estudio de Impactos Generados por el Funcionamiento del Aeropuerto El Dorado en el Municipio de Funza, con el fin de conocer la información que este posee sobre el proyecto.

- *Un habitante del barrio Normandía señaló que las aeronaves están sobrevolando a baja altura alrededor de las 10:00 a. m y en la madrugada sobre las 3:00 a. m, generando un nivel de ruido muy elevado, por lo que consultó sobre las causas de esta situación.*

  La profesional social de la ANLA indicó que existen dos puntos importantes respecto a lo señalado. En primer lugar, la frecuencia y altura de operación, así como el uso del espacio aéreo y las trayectorias de vuelo, son temas operacionales que corresponden a la AEROCIVIL como Autoridad Aeronáutica, encargada de su definición, control y regulación.

  En segundo lugar, se indicó que la configuración operacional y los horarios de operación sí están bajo el control y competencia de la ANLA. En este sentido, se informó que el horario de las 10:00 a.m. está autorizado para que las aeronaves operen; sin embargo, el horario de las 3:00 a.m. cuenta efectivamente con una restricción para sobrevolar la ciudad de Bogotá.

  Frente a la altura y los horarios de operación mencionados, la AEROCIVIL indicó que se tomarán nota de los eventos señalados por la participante, con el fin de realizar un análisis técnico detallado y compartir los resultados con la misma.

- *Luego otra participante solicita nuevamente que se realicen las mesas de trabajo con las autoridades. En relación con esto, la AEROCIVIL indicó que, desde hace un año, ha solicitado a la Secretaría de Planeación la realización de espacios de Facebook Live para atender las inquietudes de la comunidad. No obstante, señalaron que continuarán insistiendo para que estos espacios se concreten.*

  Conforme lo anterior, se genera el respectivo requerimiento a la AEROCIVIL en el sentido de, presentar el soporte documental de atención y respuesta a la PQRSD interpuesta por la señora Derly Rodríguez habitante de la localidad de Fontibón, durante la reunión o espacio de encuentro

con el Comité Comunitario Aeroportuario (CCA) el día 20 de febrero de 2026, en el marco de la visita de seguimiento y control ambiental al expediente LAM0209.

- *Finalmente, todos los participantes, tanto del comité como de la AEROCIVIL, hicieron un llamado a convocar a todas las comunidades para participar en los diferentes espacios relacionados con el Aeropuerto Internacional El Dorado, dado que se ha evidenciado una baja asistencia en las reuniones realizadas por la AEROCIVIL.*

(Ver fotografía 63 de la página 104 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Recorrido Estado de Vigías Ambientales.

Se realizó recorrido conjunto con la AEROCIVIL para verificar el estado y funcionamiento de los vigías ambientales en las localidades de Fontibón y Engativá y el Municipio de Funza. Estos dispositivos tienen como propósito facilitar al público y a las comunidades el acceso en tiempo real a la información sobre los niveles de ruido y la calidad del aire generados por el paso de las aeronaves, esto como resultado del procesamiento de información que realiza la red de monitoreo con que cuenta la AEROCIVIL para el proyecto.

(Ver fotografías 64 a 66 de las páginas 105 y 106 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Sobre esto, cabe destacar para las unidades territoriales de la ciudad de Bogotá que, si bien la AEROCIVIL ya contaba con la instalación del vigía en la Localidad de Fontibón, para este seguimiento la AEROCIVIL indica que ya cuenta con la ubicación del vigía de la Localidad de Engativá específicamente en el Centro Comercial Nuestra Bogotá.

De manera general, en la verificación realizada a estos dispositivos de acceso público, se logra confirmar que los mismos se encuentran en adecuadas condiciones, buen estado y funcionamiento, esto último dado que se realizó ejercicio de verificación en cada uno de los lugares de instalación de estos dispositivos.

Recorrido Estado de Buzones de PQRSD.

El día 20 de febrero de 2026, se llevó a cabo el recorrido de verificación a la existencia, funcionamiento y estado de los buzones de PQRSD instalados por la AEROCIVIL en diferentes puntos de las unidades territoriales menores del municipio de Funza. En el recorrido realizado se confirma la existencia de cuatro (4) buzones; la AEROCIVIL informó a la ANLA mediante radicado 20256201293942 del 20 de octubre de 2025, el retiro del buzón ubicado en el sector Km 2 de la vereda Cacique, atendiendo la solicitud presentada por la presidenta de la Junta de Acción Comunal – JAC y anterior propietaria del predio donde se encontraba instalado. La solicitud obedeció a la venta del inmueble, en el cual actualmente se adelantan procesos constructivos.

Dado lo anterior, los buzones fueron verificados en los siguientes lugares:

- *Alcaldía Municipal de Funza.*
- *Sector Tienda Nueva de la vereda La isla.*
- *Sector San Isidro de la vereda La Isla.*
- *Vereda Hato Casa – Blanca.*

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

Durante el recorrido se observaron los buzones en adecuadas condiciones e instalados en lugares que frecuentan los habitantes del sector rural del municipio más próximo al aeropuerto y como parte central en la Alcaldía Municipal, visibles y de fácil acceso; en la verificación realizada no se encontraron PQRSD en ninguno de los buzones a los cuales la AEROCIVIL con una frecuencia determinada realiza recorrido y verificación.

(Ver fotografías 67 a 74 de las páginas 107 a 109 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Sobre lo anterior, cabe precisar que, durante el recorrido de verificación a los buzones de PQRSD, la profesional social de la ANLA consultó a los encargados de los predios donde se ubican estos elementos acerca del uso de estos mecanismos por parte de la comunidad.

Al respecto, los residentes manifestaron que no se ha evidenciado la radicación de PQRSD a través de los buzones. No obstante, señalaron que, aunque se perciben altos niveles de ruido asociados a la operación aérea, la población indica que se encuentra acostumbrada a esta condición en el municipio.

Recorrido Estado de las Carteleras Informativas.

Como parte de las estrategias más recientes de comunicación y relacionamiento que tiene la AEROCIVIL con las comunidades, es la instalación de las carteleras informativas en lugares de recurrente presencia de personas en el área de influencia del proyecto. Durante la visita de seguimiento se observó la ubicación de carteleras informativas en los siguientes lugares, sin limitarse a estos debido a que en seguimientos anteriores se han observado carteleras en otros lugares del área de influencia:

- *Junta de Acción Comunal barrio Los Laureles en la localidad de Engativá.*
- *Junta de Acción Comunal barrio El Encanto en la localidad de Engativá.*
- *Junta de Acción Comunal Barrio Cofradía en la localidad de Fontibón.*

(Ver fotografías 75 a 77 de la página 110 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

(…)

CAMBIOS MENORES.

Realizar la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá (VF)."

Objeto	*"Realizar la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá (VF)."*
Tipo de cambio menor	*Considerando la información presentada mediante las comunicaciones con radicado ANLA 20256200898332 y 20256200898482 de 31 de julio de 2025, la AEROCIVIL menciona:* *"Carmiña del Pilar Mejía Olarte, identificada con C.C. No. 35.323.509 de Bogotá, como Coordinadora del Grupo de Gestión Ambiental y Control Fauna por Resolución*

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

	Número 01709 del 11 de julio de 2025 expedido por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, me permito informar a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, con destino al expediente N° LAM209, sobre un cambio menor o giro ordinario de la actividad licenciada, a efectos de ser tenido en cuenta en el proceso de seguimiento y control ambiental del expediente LAM0209. *En ese sentido, a continuación, se justifica y describe el cambio menor o ajuste normal, que la AERONÁUTICA CIVIL (en adelante AEROCIVIL) quiere informar a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), anexando la información de soporte correspondiente.* *Considerando lo anterior, se define para el presente cambio menor que éste se encuentra definido en el listado de actividades consideradas como cambios menores en los sectores de Infraestructura (Artículos 2.2.2.6.1.1 a 2.2.2.6.1.6 del Decreto 1076 de 2015), el cual fue Informado por el titular, previo a su ejecución.*
Radicado de cambio menor	*Comunicación con radicado 20256200898332 y radicado 20256200898482 de 31 de julio de 2025*
Estado	*El cambio menor referente "Realizar la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias" se encuentra en ejecución a la fecha.* *En tal sentido, teniendo en cuenta la visita de seguimiento realizada al proyecto los días 18, 19 y 20 de febrero de 2026, se observa que el cambio menor objeto del presente numeral se encuentra en un avance constructivo informado del 15%. En tal sentido, se han adelantado a la fecha actividades de mantenimiento de la carpeta asfáltica de la calle de rodaje November y calles de aproximación de la pista sur.*
Impactos Asociados	*Emisión de Ruido.* *Retiro de capa vegetal (eventual reposición al finalizar el sondeo).* *Generación de residuos sólidos.*
Fichas PMA – PSM asociadas	*Fichas de manejo ambiental aprobadas mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.* *PMA – 01 Manejo y control de calidad del Ruido* *PMA – 02 Manejo y control de calidad del aire* *PMA – 03 Manejo de Residuos* *PMA – 04 Manejo de aguas lluvias, drenaje naturales y vertimientos* *PMA – 05 Remoción de cobertura vegetal, descapote y disposición de suelos* *PMA – 06 Manejo de materiales y sobrantes de construcción* *PMA – 07 Señalización* *PMA – 08 Manejo de cortes, rellenos y ZODMES* *PMA – 09 Manejo de suelos* *PMA – 10 Manejo ambiental para campamentos, talleres y/o bodegas* *PMA – 13 Revegetalización*
Mediante comunicaciones con radicado ANLA 20256200898332 y radicado 20256200898482 de 31 de julio de 2025, la AEROCIVIL presenta el cambio menor "Realizar la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá (VF)", donde incluye los siguientes aspectos: *"* *(…)* *Antecedentes.*	

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

Entendiendo el rol de la AEROCIVIL como máxima autoridad en materia aeronáutica, esta debe propender por mantener el continuo estado del funcionamiento de toda la infraestructura aeroportuaria, áreas administrativas y técnicas de los edificios y aeropuertos a su cargo, con el fin de brindar por parte de la Entidad servicios aeroportuarios ciento por ciento (100%) seguros y efectivos, todo esto como segmento de las medidas preventivas y correctivas en cuanto a la seguridad de la infraestructura administrativa, para proporcionar condiciones de seguridad operacional y seguridad de la aviación civil. Así, como de dar cumplimiento a la normatividad vigente, el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC) y el Estatuto General de Transporte (Ley 336 de 1996), que prioriza las actividades encaminadas a preservar la seguridad del sector.

Teniendo en cuenta lo anterior, la AEROCIVIL, bajo el contrato 18001566 H4 2018 cuyo objeto es el "Mantenimiento de las calles de rodaje de la pista sur (incluye las calles transversales) del Aeropuerto El Dorado", se realizó la evaluación técnica para realizar la intervención de las calles de rodaje de la pista sur y se realizó la intervención de la Calle de Rodaje Kilo entre la calle de rodaje K2 y la intersección con la calle de rodaje November.

(…)

Especificado lo anterior, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - "AEROCIVIL", actuando como titular de licencia ambiental del AEROPUERTO EL DORADO otorgada mediante Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, modificada por las Resoluciones 392 del 15 de abril de 1996, 0598 del 2 de julio 1997, 0534 del 16 de junio 1998, 0745 del 05 de agosto 1998, 598 del 2 de julio de 1997, 534 del 16 de junio de 1998, 1000 del 03 de octubre de 2013, 1034 del 24 de agosto de 2015, Resolución 534 del 24 de mayo de 2016, Resolución 2043 del 14 de noviembre de 2018, 01842 del 16 de septiembre de 2019, Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, y Resolución 1728 de octubre de 2021 para el proyecto denominado "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado", localizado en la ciudad de Bogotá D.C., y en consideración con lo reglamentado en el Decreto 1076 de 2015, Capítulo 6, Sección 1, Artículos 2.2.2.6.1.6 y 2.2.2.6.1.7, se permite informar a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, con destino al expediente N° LAM0209, sobre un cambio menor o giro ordinario de la actividad licenciada, a efectos de ser tenido en cuenta en el proceso de seguimiento y control ambiental del expediente N° LAM0209.

Asi las cosas, de manera previa al desarrollo de las actividades a ser ejecutadas dentro del contrato 18001566 H4 el Decreto 1076 de 2015 Capítulo 6, Sección 1, Artículo 2.2.2.6.1.7, establece que el titular de la Licencia Ambiental debe cumplir lo siguiente:

> *Previo a la ejecución de las actividades descritas en el artículo precedente, (…) "el titular de la Licencia Ambiental o Plan de Manejo Ambiental de cada proyecto, obra o actividad deberá presentar ante la Autoridad Ambiental un informe con destino al expediente de las actividades a ejecutar, a efectos de ser tenido en cuenta en el proceso de seguimiento y control ambiental que se realizará en los términos del artículo 39 del Decreto 2820 de 2010, o la norma que lo modifique o sustituya, el cual contendrá la siguiente información:*
>
> *1. Descripción de la actividad incluyendo planos o mapas de localización y su respectiva georreferenciación.*
> *2. Justificación de que la actividad a desarrollar no implica nuevos impactos ambientales tal como se establece en la Ley 1682 de 2013 y el artículo 1º del presente decreto." (…)*

En este contexto, para dar cumplimiento a los lineamientos del Decreto 1076 de 2015, la Aeronáutica Civil como titular de la Licencia Ambiental expedida a través de la Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, se permite presentar en esta comunicación, la información que valida la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras

complementarias, como un cambio menor o ajuste normal dentro del giro ordinario del proyecto, la cual corresponde a:

- *Descripción de las obras y actividades (objetivo, obras, actividades, cronograma).*
- *Localización y georreferenciación de las obras y actividades (coordenadas y planos).*
- *Justificación de las obras y actividades, como cambios menores o giro ordinario de la actividad licenciada.*

1. OBJETO DEL PROYECTO.

El Objeto del Proyecto es: "Realizar la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá (VF)." y cuya adjudicación fue realizada en el mes de febrero de 2025.

FECHA DE INICIO Y TERMINACION DEL PROYECTO

El proyecto fue adjudicado en el mes de febrero de 2025, contemplando una duración de dieciocho (18) meses, dentro de la cual se desarrollan fases de preconstrucción (Estudios y diseños) y que, una vez sea apropiada la evaluación técnica de los Estudios y Diseños, preliminares, replanteo, última semana del mes
de julio de 2025; construcción mes de agosto.

Las obras y el cronograma de actividades generales se presentan de manera detalla en el Anexo 2 Cronograma Actividades.

2. Localización y georreferenciación del cambio menor o giro ordinario.
Las obras y actividades por desarrollar se encuentran dentro de los terrenos de la AEROCIVIL y en el área licenciada actualmente.

(…)

(Ver imágenes de las páginas 139 y 140 del Concepto 6204 de 5 de junio de 2026).

(Ver tabla de la página 140 del Concepto 6204 de 5 de junio de 2026).

Las coordenadas en las cuales se desarrollarán los trabajos de Obras menores se localizan dentro del área licenciada, así:

3. JUSTIFICACIÓN DE LA OBRA O ACTIVIDAD, COMO CAMBIO MENOR O GIRO ORDINARIO DE LA ACTIVIDAD LICENCIADA.

Estas actuaciones se circunscriben en la lista de obras y actividades aprobadas como "cambios menores o ajustes normales en proyectos del sector de infraestructura de transporte", según lo reglamentado en el Decreto 1076 de 2015, para las actividades contratadas, se tuvieron en cuenta las actividades necesarias
para realizar Rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, de las cuales se resaltan puntualmente:

- *Rehabilitación y/o mejoramiento de calle de rodaje Kilo entre la intersección de November y K7, así como las calles de rodaje transversales K1, K2, K3, K4, K5 (área no intervenida), K6, K7 y K8 y calle de rodaje November, infraestructura que no fue intervenida en el contrato 18001566 H4 2019.*
- *Rehabilitación y/o mejoramiento de calle de rodaje November.*

- *Construcción de canal paralelo entre calle de rodaje Kilo y Pista sur.*
- *Construcción de cárcamo (incluye rejilla F900) entre calle de rodaje kilo y terminal de carga.*
- *Intervención, adecuación, reconformación, nivelación de franjas de seguridad por rehabilitación y/o mejoramiento de calles de rodaje y por reubicación de canal paralelo a pista sur.*

Y que según lo establecido en el Decreto Único reglamentario 1076 de 2015, en donde se cita:

(…) "CAPÍTULO 6.

LISTADO DE CAMBIOS MENORES O AJUSTES NORMALES EN PROYECTOS DEL SECTOR DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE" (…)

(…) "Artículo 2.2.2.6.1.6. Modo aéreo. Son cambios menores los siguientes:"

(…)

(…) "2. Remodelación, reubicación, demarcación y/o ampliación de plataformas, calles de rodaje, plataformas de giro, aparcaderos de espera, zonas de seguridad (Runway End and Safety Area - RESA, franjas), áreas de protección de chorro y puntos de esperas, áreas de mantenimiento de aeronaves y servicios en tierra, dentro del área licenciada". (…)

(…) "8. Obras menores en modernización y expansión: se refiere a las obras civiles, arquitectónicas y de infraestructura física, que tienen por objeto actualizar y/o expandir la infraestructura existente sin que implique la construcción de estaciones o almacenamiento de combustibles. Estas obras incluyen:

(…)

(…) "b) Obras civiles:
i. Remodelación o actualización de canales, drenajes superficiales o subsuperficiales, trampas de grasas, trampas de arena, complementarios de obras de drenajes, box, descoles, encoles;
ii. Remodelación de plataformas, calles de rodaje y pistas, etc., correspondientes a mejoras estructurales, mejoras en carpetas de rodadura, ampliaciones menores de secciones transversales;
iii. Mejoras o actualización de nivelación y secciones de zonas de franjas de pista, franjas de calles de rodaje, márgenes de pista y calles de rodaje, zonas de seguridad de plataforma" (…)

(…) "c) Infraestructura física:
i. Remodelación o actualización de redes de alcantarillado de aguas servidas o aguas lluvias, sistemas de piscinas de oxidación, sumideros y su infraestructura complementaria;
ii. Remodelación o actualización de redes de acueducto, red contra incendio, tanques de almacenamiento de agua, sistemas contraincendios y su infraestructura complementaria;
iii. Remodelación o actualización de sistemas de energía, puntos eléctricos, cargas, estaciones, subestaciones, redes, ups, relevos, trasformadores para el sistema lado aire y el sistema lado tierra."

(…)

Estas actividades encajan con todos los criterios y condiciones definidos en el Decreto 1076 de 2015 (Capítulo 6, Sección 1, Artículo 2.2.2.6.1.1), para un cambio menor o giro ordinario de la actividad licenciada, debido a las siguientes características:

Localización dentro del corredor o área licenciada.
El ajuste de las actividades contenidos en el diseño original y autorizados por Licencia ambiental junto con sus modificaciones, se encuentran dentro del área de influencia del proyecto. (Ver Anexo 3 Cartografía).

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

No implican nuevos impactos, ni con un mayor grado de importancia a los inicialmente identificados en el Estudio de Impacto Ambiental.
En este contexto, las actividades aquí informadas, ya han sido contempladas en el instrumento de manejo ambiental del aeropuerto, desde la perspectiva de la evaluación ambiental. Es posible inferir que realizar la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, particularmente no genera impactos adicionales a los identificados y valorados inicialmente.

No implican cambios en permisos ambientales o las condiciones de uso de los recursos naturales.
Las actividades relacionadas no requieren ningún permiso de aprovechamiento de recurso natural dado que las actividades no implican uso, aprovechamiento y/o afectaciones nuevas a los recursos naturales presentes en el área de intervención del proyecto.

No implican variaciones permanentes a las obligaciones, requerimientos, restricciones y prohibiciones establecidas en la Licencia Ambiental, Plan de Manejo Ambiental o demás Instrumentos de Manejo y Control Ambiental.
Las actividades contenidas dentro del diseño original para realizar la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, no implican variaciones permanentes a las obligaciones, requerimientos, restricciones y prohibiciones establecidas en la Licencia Ambiental junto con sus modificaciones.

Que hayan sido contempladas las medidas de manejo para la ejecución de las actividades propuestas en los estudios ambientales presentados en el marco de los diferentes instrumentos de manejo.
Las actividades contenidas dentro del diseño original para realizar la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, hacen parte de las actividades contempladas en la licencia ambiental del aeropuerto, específicamente:

Programa: Implementación de obras menores y de infraestructura

(Ver tabla de la página 142 del Concepto 6204 de 5 de junio de 2026).

Por lo tanto, es posible inferir que las actividades aquí informadas, ya han sido contempladas desde la perspectiva de las medidas de manejo ambiental durante la ejecución de la Obra.
Las fichas del Plan de Manejo Ambiental de obra se presentan de manera detallada en el Anexo 1 Fichas Ambientales.

No involucran intervenciones en playas, manglares, corales y/o pastos marinos, que sean adicionales y/o diferentes a las ya identificadas y autorizadas.
Las obras y actividades por realizar se localizan dentro de las instalaciones del Aeropuerto Internacional El Dorado y cuentan con medidas de manejo ambiental dispuestas en el Plan de Manejo Ambiental y NO involucran ningún aprovechamiento de especies de mangles o similares.

Considerando lo anteriormente expuesto, se concluye que las actividades informadas en esta oportunidad cumplen con las condiciones establecidas en los Artículos 2.2.2.6.1.6 y 2.2.2.6.1.7 del Decreto 1076 de 2015 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible - MADS, apartados donde se establece el listado de cambios menores o ajustes normales en proyectos del sector de infraestructura de transporte aéreo que cuentan con su licencia o equivalente, y se considera un cambio menor dentro del giro ordinario”

Se anexa la siguiente información:

Anexo 1.

Fichas de manejo ambiental aprobadas mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

PMA – 02 Manejo y control de calidad del aire
PMA – 03 Manejo de Residuos
PMA – 04 Manejo de aguas lluvias, drenaje naturales y vertimientos
PMA – 05 Remoción de cobertura vegetal, descapote y disposición de suelos
PMA – 06 Manejo de materiales y sobrantes de construcción
PMA – 07 Señalización
PMA – 08 Manejo de cortes, rellenos y ZODMES
PMA – 09 Manejo de suelos
PMA – 10 Manejo ambiental para campamentos, talleres y/o bodegas
PMA – 13 Revegetalización

Anexo 2:

Cronograma de ejecución de las actividades del cambio menor.

Anexo 3:

Planos

Consideraciones de esta Autoridad frente al Cambio menor informado -Listado- (comunicado ANLA 20256200898332 y radicado 20256200898482 de 31 de julio de 2025).

Referente al cambio menor listado, informado por la AEROCIVIL "Realizar la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá (VF)" presentado a esta Autoridad Ambiental de manera informada, se tienen las siguientes consideraciones:

- El ajuste o cambio menor definido en el Decreto 1076 de 2016, capitulo 6, sección 1, articulo 2.2.2.6.1.6, define en el numeral 2 lo siguiente:

> *"**ARTÍCULO 2.2.2.6.1.6.** Modo aéreo. Son cambios menores los siguientes:*
>
> *(…)*
>
> ***2.** Remodelación, reubicación, demarcación y/o ampliación de plataformas, calles de rodaje, plataforma de giro, aparcaderos de espera, zonas de seguridad (Runway End and Safety Area - RESA, franjas), áreas de protección de chorro y puntos de espera, áreas de mantenimiento de aeronaves y servicios en tierra, dentro del área licenciada. (…)"*

Teniendo en cuenta lo anterior, el cambio menor informado por la AEROCIVIL, referente a "Realizar la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá (VF)", se circunscribe dentro del concepto de cambio menor según lo definido en el Decreto 1076 de 2016, capitulo 6, sección 1, articulo 2.2.2.6.1.6. numeral 2, dado que las acciones a desarrollarse son:

- *Rehabilitación y/o mejoramiento de calle de rodaje Kilo entre la intersección de November y K7, así como las calles de rodaje transversales K1, K2, K3, K4, K5 (área no intervenida), K6, K7 y K8 y calle de rodaje November, infraestructura que no fue intervenida en el contrato 18001566 H4 2019.*

- *Rehabilitación y/o mejoramiento de calle de rodaje November.*

- *Intervención, adecuación, reconformación, nivelación de franjas de seguridad por rehabilitación y/o mejoramiento de calles de rodaje y por reubicación de canal paralelo a pista sur.*

En tal sentido las obras propuestas como cambio menor, obedecen al mejoramiento y actualización de calles de rodaje necesarias para la operación aérea, ubicadas en zona del lado tierra dentro del aeropuerto el Dorado.

- El ajuste o cambio menor definido en el Decreto 1076 de 2016, capitulo 6, sección 1, articulo 2.2.2.6.1.6, define en el numeral 8 -literales b y c- menciona lo siguiente:

*"**ARTÍCULO 2.2.2.6.1.6.** Modo aéreo. Son cambios menores los siguientes:*

(…)

***8.** Obras menores en modernización y expansión: se refiere a las obras civiles, arquitectónicas y de infraestructura física, que tienen por objeto actualizar y/o expandir la infraestructura existente sin que implique la construcción de estaciones o almacenamiento de combustibles. Estas obras incluyen:*

(…)

***b.** Obras civiles*
i. Remodelación o actualización de canales, drenajes superficiales o subsuperficiales, trampas de grasas, trampas de arena, complementarios de obras de drenajes, box, descoles, encoles.
ii. Remodelación de plataformas, calles de rodaje y pistas, etc., correspondientes a mejoras estructurales, mejoras en carpetas de rodadura, ampliaciones menores de secciones transversales.
iii. Mejoras o actualización de nivelación y secciones de zonas de franjas de pista, franjas de calles de rodaje, márgenes de pista y calles de rodaje, zonas de seguridad de plataforma.

(…)

***c.** Infraestructura física*
i. Remodelación o actualización de redes de alcantarillado de aguas servidas o aguas lluvias, sistemas de piscinas de oxidación, sumideros y su infraestructura complementaria.
ii. Remodelación o actualización de redes de acueducto, red contra incendio, tanques de almacenamiento de agua, sistemas contraincendios y su infraestructura complementaria.
iii. Remodelación o actualización de sistemas de energía, puntos eléctricos, cargas, estaciones, subestaciones, redes, ups, relevos, trasformadores para el sistema lado aire y el sistema lado tierra
(…)"

Teniendo en cuenta lo anterior, el cambio menor informado por la AEROCIVIL, referente a "Realizar la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá (VF)", se circunscribe dentro del concepto de cambio menor según lo definido en el Decreto 1076 de 2016, capitulo 6, sección 1, articulo 2.2.2.6.1.6. numeral 8, literales b y c dado que las acciones a desarrollarse son:

- *Construcción de canal paralelo entre calle de rodaje Kilo y Pista sur.*

- *Construcción de cárcamo (incluye rejilla F900) entre calle de rodaje kilo y terminal de carga.*

- *Intervención, adecuación, reconformación, nivelación de franjas de seguridad por rehabilitación y/o mejoramiento de calles de rodaje y por reubicación de canal paralelo a pista sur.*

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

En tal sentido las obras propuestas de construcción de canales de drenaje, así como la remodelación y/o actualización de redes se encuentra dentro de los aspectos definidos en los literales b (obras civiles) y c (infraestructura física) del Decreto 1076 de 2016, capitulo 6, sección 1, articulo 2.2.2.6.1.6. numeral 8.

De igual manera, se encuentran definidas las actividades de remodelación de plataformas, calles de rodaje y pistas, como una actividad de obra civil a implementarse dentro del Aeropuerto el Dorado.

En consecuencia, con lo anterior, se define que las actividades informadas como cambio menor, son inherentes al proceso de operación aérea y buscan mejorar las condiciones de transitabilidad, accesibilidad, seguridad y movilidad de las aeronaves en el terminal aéreo, dado que se encuentran listadas en el Decreto 1076 de 2016, capitulo 6, sección 1, articulo 2.2.2.6.1.6. numerales 2 y 8 (literales b y c).

De otra parte, durante la visita de seguimiento efectuada al proyecto los días 18, 19 y 20 de febrero de 2026, se observa que se adelantan las actividades de "Rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje november y sus franjas de acceso -pista sur-. Se informa por parte de la AEROCIVIL que las actividades en la calle de rodaje kilo y november se iniciaron a finales del segundo semestre del año 2025 y se adelantan en lo corrido del año 2026, contando con un avance aproximado de 15%.

Referente al cumplimiento de las condicionantes establecidas en el artículo 2.2.2.6.1.1. del Decreto 1076 de 2015, y conforme lo evidenciado durante la visita de seguimiento se tiene:

1. Estar localizadas dentro del corredor o área licenciada.

De acuerdo con lo evidenciado documentalmente y durante la visita de seguimiento efectuada al proyecto los días 18, 19 y 20 de febrero de 2026, se constató que el área donde se realiza la obra de "Rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá (VF)" se encuentra dentro del área licenciada a la AEROCIVIL, por lo anterior, se define que el presente condicionamiento se cumple por parte de la AEROCIVIL.

2. No impliquen nuevos impactos ni con un mayor grado de importancia a los inicialmente identificados en el estudio de impacto ambiental.

Conforme lo observado durante la visita de seguimiento y de acuerdo con la información radicada por la AEROCIVIL el área a utilizar para la obra de "Rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá (VF)" no genera impactos ambientales de un mayor grado de importancia a los identificados en el proyecto licenciado de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado.

En tal sentido, los impactos identificados inicialmente para el proyecto, así como las medidas de manejo ambiental para su prevención y control, definidos en Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 (que modifica la Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995), son los mismos identificados inicialmente para el proyecto. Por lo anterior, se analiza documentalmente que la actividad propuesta como cambio menor, no genera nuevos impactos o genera impactos adicionales a los ya identificados inicialmente.

De otra parte, durante la visita de seguimiento al lugar de ejecución del presente cambio menor, no se observa que la actividad de fresado cargue y acopio de este material, así como la colocación de la nueva carpeta asfáltica no genera impactos adicionales o nuevos a los recursos suelo, agua, aire, dado que las áreas intervenidas son usadas operativamente en la actividad aérea.

Finalmente, se define para esta segunda condición del artículo 2.2.2.6.1.1. del Decreto 1076 de 2015 el cumplimiento por parte de AEROCIVIL.

3. No impliquen cambios en permisos ambientales

Para el desarrollo de la actividad de cambio menor relacionada por la AEROCIVIL, consistente en efectuar el “Rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá (VF)” se indica que no se requiere la utilización, uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales.

En tal sentido, se observa dentro de las actividades en ejecución en las calles de rodaje Kilo entre la intersección de November y K7, así como las calles de rodaje transversales K1, K2, K3, K4, K5, K6, K7 y K8 y calle de rodaje November, no implica la utilización, intervención y/o afectación de recursos naturales como Cuerpos de agua, zonas de ronda hídrica, especies vegetales, y/o zonas ecosistémicas naturales.

En cuanto a la construcción del canal paralelo entre la calle de rodaje Kilo y Pista sur, se tiene que este manejará las aguas lluvias del sector y se conectará, finalmente, al canal de drenaje artificial construido en la pista sur, que desemboca 0en el Rio Bogotá. Por lo anterior, se tiene que estos canales, no naturales, no sufren de ningún tipo de afectación y/o alteración. Así mismo, no se tienen especies vegetales que implique modificación en el tema de permisos ambientales.

De otra parte, vale la pena resaltar que esta Autoridad Nacional no cuenta con la competencia para otorgar y/o modificar los permisos, concesiones y autorizaciones para el uso, aprovechamiento o afectación de los recursos naturales renovables —según lo dispuesto en el artículo décimo primero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995—. En tal sentido se debe tener en cuenta que, en caso de requerirse nuevos permisos o modificaciones a los existentes, es responsabilidad del titular de la Licencia Ambiental adelantar los respectivos trámites ante la Secretaría Distrital de Ambiente – SDA o la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, según corresponda.

4. No impliquen variaciones permanentes a las obligaciones, requerimientos, restricciones y prohibiciones establecidas en la licencia ambiental, plan de manejo ambiental o demás instrumentos de manejo y control ambiental

Conforme lo observado durante la visita de seguimiento al área objeto de cambio menor consistente en realizar la “Rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá (VF)” se tiene que ésta actividad no implicó la modificación y/o variación de las obligaciones establecidos en la Licencia Ambiental, así como tampoco se tienen variaciones en los actos administrativos modificatorios a la licencia ambiental. En tal sentido para las calles de rodaje objeto de rehabilitación y/o mejoramiento, así como la construcción del canal paralelo a la calle de rodaje junto con sus cárcamos de ingresos de aguas, no cuentan con restricciones de tipo ambiental o social, así como tampoco prohibiciones ambientales o legales que limiten la actividad.

En tal sentido, se considera que se cumple con el presente numeral.

5. Que hayan sido contempladas las medidas de manejo para la ejecución de las actividades propuestas en los estudios ambientales presentados en el marco de los diferentes instrumentos de manejo.

El desarrollo de la actividad de cambio menor consistente en el “Rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá (VF)”, se describe documentalmente la implementación de las medidas de manejo ambiental, de seguimiento y monitoreo incluidas para este tipo de actividades en definidos en Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 (que modifica la Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995). De otra parte, conforme lo observado durante la visita de seguimiento, se evidencia la implementación de las medidas de control para el manejo de materiales sobrantes -fresado- así como de materiales de obra -pavimento asfáltico- residuos sólidos, y manejo de maquinaria y equipo mediante la implementación de las acciones de control y prevención de las respectivas fichas de manejo ambiental.

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

Por lo anterior, se tiene el cumplimiento de la presente como cambio menor.

6. No involucren riesgos adicionales a los inicialmente identificados ni cambios en el plan de contingencia

La implementación del cambio menor relacionado con la actividad de "Rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá (VF)", se desarrolla en áreas actuales de operación del terminal aéreo -pista norte del Aeropuerto-. Por lo anterior se observa que dentro de estas áreas de intervención no existen zonas de riesgos ambientales adicionales -naturales o antrópicos- que puedan afectar las condiciones actuales de la zona; de igual forma se observa que las actividades que se ejecutan no generan riesgos hacia la parte operativa actual del Aeropuerto el Dorado. Por lo anterior, dado que las actividades y las áreas donde se desarrollaron las acciones del presente cambio menor son las mismas a las identificadas en el Plan de Gestión del Riesgo, actualizado y entregado por AEROCIVIL, se considera que no se presentan cambios en el plan de Contingencia y/o Plan de Gestión del Riesgo.

En consecuencia, se considera el cumplimiento de la condición sexta del artículo 2.2.2.6.1.1. del Decreto 1076 de 2015

7. No involucre intervenciones en playas, manglares, corales y/o pastos marinos, que sean adicionales y/o diferentes a las ya identificadas y autorizadas.

La presente condición no aplica para el cambio menor presentado por AEROCIVIL, dado que en el área de intervención no se definen zonas relacionadas con playas, manglares, corales y/o pastos marinos, por lo cual esta condicionante no aplica para el presente cambio menor.

Teniendo en cuenta lo anterior, se considera que cambio menor consistente en efectuar la actividad de "Rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá (VF)" cumple con lo establecido en el artículo 2.2.2.6.1.1. del Decreto 1076 de 2015, numerales 2, 8 (literales b y c).

Finalmente, es preciso señalar que, conforme al cronograma propuesto en desarrollo de la actividad informada como cambio menor, se debe presentar a esta Autoridad con destino al expediente LAM0209, de manera semestral -incluido en el informe ICA- un informe de avance que incluya, sin limitarse a esto, el registro de las actividades desarrolladas, acciones y/o medidas de manejo ambiental implementadas antes, durante y después de la ejecución del cambio menor informado, y sus respectivos soportes documentales que permitan evidenciar la aplicación de las medidas ambientales.

Estado de avance de las obras relacionadas con el presente cambio menor:

Teniendo en cuenta la visita de seguimiento realizada al proyecto los días 18, 19 y 20 de febrero de 2026, se observa que la actividad informada como "Rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá (VF)" se encuentra actualmente en ejecución. , En tal sentido, se informa por parte del contratista de obra, que se ha adelantado un aproximado de 15% de avance en la actividad de fresado y rehabilitación de carpeta asfáltica de la calle de Rodaje November y algunas calles de rodaje transversales.

Conforme con lo anterior, se tiene el siguiente resumen de la ejecución del presente cambio menor:

ACTIVIDAD CAMBIO MENOR INFORMADA	***EJECUCIÓN A LA FECHA DE VISITA (18, 19, 20 FEBRERO 2026)***
Rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje transversales K1, K2, K3, K4, K5 (área no intervenida), K6, K7 y K8 y calle de rodaje November	*Rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje transversales K5, K6, K7 y K8 (en Avance.)*

Rehabilitación y/o mejoramiento de calle de rodaje November	*Rehabilitación y/o mejoramiento de calle de rodaje November (En avance)*
Construcción de canal paralelo entre calle de rodaje Kilo y Pista sur	*No ejecutado a la fecha*
Construcción de cárcamo (incluye rejilla F900) entre calle de rodaje kilo y terminal de carga	*No ejecutado a la fecha*
Intervención, adecuación, reconformación, nivelación de franjas de seguridad por rehabilitación y/o mejoramiento de calles de rodaje y por reubicación de canal paralelo a pista sur	*No ejecutado a la fecha*

De manera adicional a la actividad relacionada para el presente cambio menor, se tiene que durante la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias) se genera material de fresado, del cual se tienen las siguientes observaciones:

- *Costado sur de la pista sur, colindante con la malla de cerramiento. Lugar utilizado en anteriores oportunidades, cuenta con un acopio aproximado de 6000 m3 de material de fresado. Esta área se encuentra delimitada mediante cinta de seguridad y compactación del material. No se evidencian afectaciones a suelos, vegetación, o canales por la ubicación y acopio del material de fresado.*

- *En la pista norte, en la cabecera 32 R, se ubica un espacio donde en años anteriores se utilizó para el acopio temporal de material de fresado. Actualmente se tiene almacenado material de fresado con un volumen aproximado de 7000 m3 (informado por el contratista de Aerocivil). Así mismo se tiene planeado utilizar el área contigua para continuar con el acopio de material de fresado proveniente de los mantenimientos faltantes. De lo anterior, se tiene que el área se encuentra intervenida anteriormente para esta actividad de acopio, por lo tanto no se cuenta con suelos en pastos, vegetación o canales de manejo de aguas lluvias. Así mismo, el área se encuentra delimitada por un Jarillón que confina la zona y el acopio efectuado a la fecha.*

- *De acuerdo con datos informados por el contratista de Aerocivil que realiza la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias se tiene a la fecha un avance aproximado de 15%; así mismo, se indica que el material de fresado restante por acopiar se estima en un 80% adicional al existente. En consecuencia, se indica a AEROCIVIL que se debe radicar a ANLA la información correspondiente al cambio menor de la actividad de acopio de futuras áreas dentro del Aeropuerto el Dorado.*

Teniendo en cuenta lo anterior, en la parte dispositiva de este acto administrativo.
Finalmente, en las fotografías 86 a 91 de las páginas 148 y 149 se observa el avance del presente cambio menor:

CUMPLIMIENTO DE PLANES Y PROGRAMAS.

A continuación, se presenta el estado de cumplimiento de los Planes y Programas del proyecto, establecidos mediante los actos administrativos relacionados en los antecedentes del expediente LAM0209, lo verificado en la visita presencial de seguimiento ambiental adelantada del 18 al 20 de febrero de 2026, 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 la ANLA como autoridad ambiental:

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

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

Teniendo en cuenta que el presente seguimiento aplica para el periodo comprendido entre el 17 de abril de 2024 al 14 de abril de 2025, y que se realiza la verificación del Informe de Cumplimiento Ambiental – ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025), en la tabla "Aplicabilidad fichas PMA en el periodo de seguimiento" de la página 152 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026, se indica la aplicabilidad o no de las Fichas del PMA.

Seguimiento al Plan de Manejo Ambiental.

La presente verificación se realizará sobre las medidas aplicables para el periodo de seguimiento.

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones ***FICHA PMA-01 Manejo y Control del Ruido***						
	Medidas de Manejo	***Tipo de Medida***				***Hace parte de acuerdo de consulta***
		Prevención	***Mitigación***	***Corrección***	***Compensación***	***SI/NO***
Impacto atendido	***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*	***X***				***NO***

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones FICHA PMA-01 Manejo y Control del Ruido						
	establecidos en concordancia a la precitada resolución por parte de la UAEAC.					
	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.* ***Submedida 1****. Realizar el registro mensual de las operaciones que no cumplan con la altura mínima definida en el procedimiento de abatimiento de ruido.* ***Submedida 2.*** *En caso de recibir quejas por baja altura de aeronaves, se debe analizar en la respuesta dada al peticionario la relación entre la queja recibida y los posibles incumplimientos al procedimiento de abatimiento de ruido por baja altura de aeronaves.* ***Submedida 3.*** *Informar en los informes ICA, las acciones implementadas por AEROCIVIL desde sus competencias con el objeto de dar cumplimiento a los procedimientos de abatimiento de ruido asociados a altura mínima de vuelo y sus resultados semestrales.* ***Submedida 4.*** *Informar las acciones a desarrollar por AEROCIVIL desde sus competencias, en los casos en que se presenten incumplimientos reiterados por parte de aeronaves de la altura mínima definida en el procedimiento de abatimiento de ruido.*		***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*		***X***	***X***		***NO***

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones FICHA PMA-01 Manejo y Control del Ruido						
	Navigation) y sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido. ***Submedida 1.*** *La modificación de los procedimientos aeronáuticos de aterrizaje y despegue debe tener en cuenta que no deben potencializar los impactos ya identificados en el proyecto y su cobertura espacial, por tanto, se debe justificar técnicamente la necesidad de su implementación desde el punto de vista ambiental.* ***Submedida 2.*** *Presentar a la ANLA mínimo con dos (2) meses de anterioridad a la implementación de cambios de procedimientos PBN y trayectorias aéreas, modelaciones predictivas del escenario pretendido, incluyendo su efecto en el área de influencia definida en la Resolución 1728 de 2021.*					
	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 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.*	***X***	***X***			***NO***
	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*	***X***				***NO***

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones FICHA PMA-01 Manejo y Control del Ruido						
	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.					
	***Medida 11.** Completar el estudio de vibraciones, ampliando el área de cobertura de los monitoreos de vibraciones en la localidad de Fontibón y el Municipio de Funza, caracterizando por tipologías de estructuras presentes en el área de influencia.*	***X***	***X***			***NO***

Indicadores de la ficha del Plan de Manejo Ambiental	
Implementación y desarrollo del Plan de acción (PA) para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el área de influencia.	$P = \left(\frac{Cantidad\ de\ actividades\ ejecutadas\ del\ PA}{cantidad\ de\ actividades\ planificadas\ del\ PA}\right) * 100$
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.	$Rl = \left(\frac{\sum_0^{L(-11dBA)años}(L_{(-11dBA)año1+\ldots+L(-11dBA)año8})}{LT_{(-11dBA)}}\right) * 100$
Socializar con un mínimo de participación del 80% de operadores aéreos las continuas medidas de mitigación y restricciones operativas, en cumplimiento del licenciamiento ambiental para el Aeropuerto Internacional El Dorado, en un tiempo de ejecución anual.	$SI = \left(\frac{Cantidad\ de\ OPA\ socialización}{Cantidad\ total\ de\ OPA}\right) * 100$
Cumplimiento de los estándares máximos permisibles (LAeq, hora ± 2 dBA) de la Tabla 1 (Normativa nacional de ruido) para los periodos semanales de conformidad con la categoría de uso de suelo designada en instrumentos de	$E = \left(\frac{Cantidad\ de\ estaciones\ CEMP}{Cantidad\ total\ de\ estaciones}\right) * 100$

ordenamiento territorial en las estaciones de monitoreo.	
Completar el estudio de vibraciones con monitoreos de vibraciones en la cobertura de área de influencia para la localidad de Fontibón y el Municipio de Funza, caracterizando por tipologías de estructuras presentes en el área de influencia.	$Ev = Porcentaje\ de\ avance\ de\ Estudio\ de\ vibraciones$
Remitir informes trianuales que den cuenta de las gestiones realizadas y el cumplimiento de los planes de reconversión de flota establecidos en cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución 1599 de 2020, de la UEAC.	$RIF = \left(\frac{No.\ de\ informes\ remitidos}{No.\ total\ de\ informes\ programados}\right) * 100$
Remitir en cada Informe de Cumplimiento Ambiental (ICA) presentado ante la ANLA, los informes y/o soportes técnicos mensuales que evidencien la implementación y el cumplimiento del Manual de Abatimiento de Ruido.	$RCAR = \left(\frac{No.\ de\ ICAs\ con\ soportes\ completos\ del\ Manual\ de\ Abatimie}{No.\ total\ de\ ICAs\ programados}\right.$
Presentar informes trimestrales ante la autoridad ambiental que den cuenta del avance en la implementación de los procedimientos PBN (Performance Based Navigation) / RNAV (Area Navigation), así como de sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido.	$\%PBN/RNAV = \left(\frac{No.\ de\ informes\ presentados}{No.\ total\ de\ informes\ programados}\right) * 100$
Remitir informes trimestrales ante la autoridad ambiental con los resultados de la implementación del Protocolo de medición y evaluación del cumplimiento de los niveles de ruido en la operación aérea acogido mediante Resolución 1599 de 2020 de la Aeronáutica.	$RMRA = \left(\frac{No.\ de\ informes\ remitidos}{No.\ total\ de\ informes\ programados}\right) * 100$
Realizar la revisión bianual establecida en el Artículo Tercero de la Resolución 1599 de 2020, garantizando que los niveles máximos	$IRB = \begin{cases} 1, si\ la\ revisión\ bianual\ se\ realiza\ y\ cumple\ con\ los\ criterios \\ 0, si\ no\ se\ realiza\ o\ no\ cumple\ con\ los\ criterios\ establecidos \end{cases}$

permisibles por operación no superen los ya establecidos, y que cualquier ajuste o modificación propuesta esté orientada a la reducción de los conflictos de uso de suelo en el área de influencia aeroportuaria (AI).	
Presentar un informe semestral que consolide y relacione las acciones implementadas frente a los incumplimientos identificados en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) relacionados con el componente de ruido.	$ASR = \left(\frac{No.\,de\,informes\,presentados}{No.\,total\,de\,informes\,programados}\right) * 100$
Remitir semestralmente un informe consolidado que relacione a los usuarios a quienes se les socializaron las obligaciones en materia de requerimientos acústicos de construcción y las áreas de restricción por ruido, en el marco del proceso de emisión de conceptos de altura por parte de la UAEAC.	$RCA = \left(\frac{No.\,de\,informes\,remitidos}{No.\,total\,de\,informes\,programados}\right) * 100$

Análisis de cumplimiento de indicadores

En el marco de la revisión del ICA 21, el Grupo de Seguimiento Ambiental evaluó los indicadores definidos para la Ficha de Manejo PMA-01, asociados a la gestión del ruido aeronáutico en el Aeropuerto Internacional El Dorado. Estos indicadores incluyen, entre otros, la implementación del plan de acción frente a conflictos de uso del suelo, la reducción de niveles de ruido, la socialización de medidas operativas, el cumplimiento de los niveles máximos permisibles y el avance del estudio de vibraciones.

En la tabla de la página 156 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026, se presentan los resultados reportados por la AEROCIVIL para el periodo evaluado, en contraste con los valores de referencia establecidos para cada indicador, con el fin de analizar su estado de cumplimiento.

- *En relación con el indicador definido por el titular, correspondiente a la implementación y desarrollo del Plan de Acción (PA) para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el área de influencia, cuya medición se establece como el porcentaje de ejecución de las actividades planificadas respecto a las actividades ejecutadas* $P = (actividadesejecutadas/actividadesplanificadas) * 100$*, se precisa que su evaluación se encuentra asociada al avance progresivo de las acciones contempladas en dicho plan.*

  En este sentido, la verificación del indicador y el análisis orientado a determinar el avance en la ejecución de las actividades planificadas, así como la existencia de soportes técnicos que den cuenta de su desarrollo, se enmarcan en el seguimiento ambiental de carácter documental realizado mediante el Concepto Técnico 11204 del 10 de diciembre de 2025, acogido por la Resolución 3735 del 29 de diciembre de 2025, en el cual se abordaron las obligaciones

establecidas en los numerales 1 y 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 (Plan de Acción). Como resultado de dicho seguimiento, se formularon requerimientos con un plazo de cumplimiento de tres (3) meses contados a partir de la ejecutoria del acto administrativo.

Teniendo en cuenta que la fecha de corte documental del presente seguimiento corresponde al 13 de febrero de 2026, y que el término otorgado para el cumplimiento de estos requerimientos se extiende hasta el mes de marzo de 2026, se establece que los mismos aún se encuentran dentro del plazo concedido, por lo cual no son objeto de verificación en el presente seguimiento.

En este contexto, no se realiza una nueva evaluación sobre estas obligaciones, en la medida en que los requerimientos formulados aún se encuentran dentro del plazo otorgado para su cumplimiento. En consecuencia, la verificación de dichas obligaciones se llevará a cabo en un seguimiento posterior

- *En relación con el indicador definido por el titular, consistente en reducir mínimo 11 dBA en la distancia lineal total de las delimitaciones externas que colindan con 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 ocho (8) años, se precisa que la meta final asociada a esta medida no puede ser evaluada en este seguimiento, dado que no ha transcurrido el plazo total previsto para su cumplimiento.*

  Adicionalmente, la verificación del indicador y el análisis orientado a determinar la existencia de acciones iniciales o elementos técnicos que permitan proyectar el avance hacia dicha meta, se enmarcan en el seguimiento ambiental de carácter documental realizado mediante el Concepto Técnico 11204 del 10 de diciembre de 2025, acogido por la Resolución 3735 del 29 de diciembre de 2025, en el cual se abordaron las obligaciones establecidas en los numerales 1 y 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 (Plan de Acción). Como resultado de dicho seguimiento, se formularon requerimientos con un plazo de cumplimiento de tres (3) meses contados a partir de la ejecutoria del acto administrativo.

  Teniendo en cuenta que la fecha de corte documental del presente seguimiento corresponde al 13 de febrero de 2026, y que el término otorgado para el cumplimiento de estos requerimientos se extiende hasta el mes de marzo de 2026, se establece que los mismos aún se encuentran dentro del plazo concedido, por lo cual no son objeto de verificación en el presente seguimiento.

  En este contexto, no se realiza una nueva evaluación sobre este indicador, en la medida en que los requerimientos formulados aún se encuentran dentro del plazo otorgado para su cumplimiento. En consecuencia, la verificación de dichas obligaciones se llevará a cabo en un seguimiento posterior.

- *En relación con el indicador definido por el titular para evaluar el desarrollo de la Medida de Manejo 3, este se calcula como el porcentaje de estaciones que cumplen con los Estándares Máximos Permisibles (CEMP) respecto del total de estaciones evaluadas, mediante la expresión E = (número de estaciones CEMP / número total de estaciones) × 100. De acuerdo con la metodología reportada por el titular, el indicador se considera satisfactorio cuando alcanza un valor igual o superior al 90%, mientras que valores inferiores implican la necesidad de implementar acciones de mejoramiento.*

  Para efectos del cálculo, el titular clasifica cada estación como CEMP o No CEMP a partir de un criterio metodológico según el cual al menos el 80% de los registros del periodo evaluado no debe superar el valor de 57 dBA (55 dBA más una tolerancia de 2 dB). En este sentido, el umbral del 20% corresponde al porcentaje máximo de excedencias permitido para que una estación sea considerada como cumplida dentro de la metodología aplicada, mientras que el valor objetivo del

indicador corresponde al porcentaje total de estaciones que cumplen dicha condición (≥ 90%). Se trata, por tanto, de dos niveles de evaluación distintos: uno asociado a la clasificación individual de las estaciones y otro al resultado global del indicador.

Al respecto, se precisa que la Resolución 627 de 2006 establece los niveles máximos permisibles de ruido en función del uso del suelo, sin contemplar porcentajes de excedencia admisibles dentro del periodo de evaluación. En consecuencia, el criterio del 80% de registros por debajo del límite corresponde a una condición metodológica adoptada por el titular, cuya aplicación incide directamente en el resultado del indicador y requiere ser interpretada en ese contexto.

Para el periodo comprendido entre enero y junio de 2025 (ICA 21), la AEROCIVIL reporta un valor consolidado del indicador de 31,8%, el cual se encuentra por debajo del umbral definido como satisfactorio. De manera particular, para el mes de enero se observa que solo 2 de las 11 estaciones evaluadas cumplen con el criterio CEMP, lo que corresponde a un valor mensual de 18,2%, es decir, el 81,8% de las estaciones no alcanza la condición definida por el propio titular para dicho periodo.

El análisis de los resultados reportados evidencia, además, que en varias estaciones se presentan porcentajes de excedencia superiores al 90% e incluso del 100%, lo cual indica que la superación del valor de referencia no corresponde a eventos aislados, sino a un comportamiento recurrente durante la franja horaria evaluada. Esta condición, con variaciones en magnitud, se mantiene a lo largo del periodo analizado y tiene una incidencia directa en la baja proporción de estaciones clasificadas como CEMP.

En cuanto al alcance temporal de la evaluación, la Medida de Manejo No. 3 se encuentra definida para las franjas horarias de las 5:00 y 6:00 a. m. No obstante, de la revisión de la información presentada se observa que el análisis se realiza de manera consolidada para ambas franjas, es decir, los registros correspondientes a las 5:00 y las 6:00 horas se agrupan para efectos del cálculo del porcentaje de excedencia y la clasificación de cada estación. En consecuencia, si bien la evaluación se circunscribe a los horarios definidos en la medida, no se presenta una discriminación independiente por cada intervalo horario, lo cual limita la posibilidad de identificar diferencias en el comportamiento del ruido entre una y otra hora.

Bajo este esquema de análisis consolidado, el resultado obtenido evidencia que una proporción significativa de las estaciones evaluadas no cumple con el criterio CEMP durante el periodo analizado. Este comportamiento se asocia con la ocurrencia recurrente de registros que superan el valor de referencia de 57 dBA dentro de la franja horaria evaluada, lo cual refleja una condición sostenida de exposición a niveles de ruido por encima del estándar en un número relevante de puntos de monitoreo ubicados en sectores residenciales.

Por otra parte, se identificó la exclusión de la estación EMRI_37 (F037) de los análisis a partir de enero de 2025, pese a haber sido considerada previamente dentro del conjunto de estaciones ubicadas en sectores residenciales. En la información revisada no se evidencian soportes técnicos ni modificaciones en la clasificación del uso del suelo que sustenten dicha exclusión. Teniendo en cuenta que la estación se localiza en un entorno predominantemente residencial y que, conforme a lo dispuesto en el parágrafo primero del artículo 9 de la Resolución 627 de 2006, en situaciones de colindancia deben aplicarse los estándares correspondientes al uso más restrictivo, la exclusión de este punto modifica el universo de estaciones consideradas para el cálculo del indicador y puede afectar la comparabilidad, continuidad y trazabilidad de los resultados, como se analizó en la medida 3 de la presente ficha..

En este contexto, el resultado consolidado del indicador para el periodo enero–junio de 2025 no alcanza el valor objetivo definido por el titular (90%) y refleja una baja proporción de estaciones que cumplen con el criterio establecido, así como la presencia de excedencias recurrentes en

las franjas horarias objeto de la medida. Asimismo, se identifican aspectos metodológicos que inciden directamente en su cálculo, particularmente el criterio de clasificación de estaciones y la modificación del conjunto de puntos de monitoreo considerados.

En este contexto, la información analizada permite establecer que el indicador no alcanza el nivel de desempeño esperado para el periodo evaluado y evidencia una condición generalizada de superación del valor de referencia en las franjas horarias evaluadas (5:00 a.m. y 6:00 a.m.), sin que la forma de presentación de los resultados permita diferenciar el comportamiento específico por intervalo horario ni asegurar plenamente la comparabilidad del análisis.

- *En relación con el indicador denominado "Porcentaje de avance del Estudio de Vibraciones (Ev)", cuyo propósito es medir el grado de cumplimiento en la elaboración del estudio de vibraciones en el área de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado, incluyendo la localidad de Fontibón y el municipio de Funza, con caracterización por tipologías estructurales presentes en dicha área, se revisó la información presentada por la AEROCIVIL en el Anexo 10 - Vibraciones del ICA 21.*

  De acuerdo con lo reportado, la AEROCIVIL asigna un valor del 65% de avance al indicador, sustentado en la ejecución de actividades de monitoreo realizadas durante el segundo semestre de 2024 en 14 polígonos previamente definidos.

  No obstante, a partir de la verificación técnica del soporte documental, se evidencia que la información presentada corresponde a un informe de carácter operativo asociado a mediciones adelantadas entre octubre y diciembre de 2024, el cual ya había sido remitido en el ICA 20. En este sentido, para el periodo objeto de evaluación (enero – junio de 2025), no se identifican actividades adicionales de monitoreo ni avances nuevos que permitan evidenciar progreso en la ejecución del estudio, observándose la reiteración de información previamente reportada.

  Adicionalmente, el informe técnico señala un avance del 53,3% en la ejecución de las mediciones de vibraciones, correspondiente a la fase de recolección de datos. Este aspecto evidencia que el monitoreo no ha sido completado en su totalidad, por lo que no se cuenta aún con la base de información necesaria para desarrollar las etapas posteriores del estudio, tales como el análisis técnico, la evaluación de vulnerabilidad estructural y la formulación de conclusiones.

  En este sentido, el valor reportado del 65% para el indicador Ev no resulta consistente con el nivel de avance real del proceso, dado que refleja un porcentaje superior al avance de la actividad base de medición, sin que se evidencie el desarrollo de las fases subsiguientes del estudio, lo cual carece de sustento técnico y metodológico.

  Desde el punto de vista metodológico, y conforme a los lineamientos de la ANLA en materia de seguimiento, el indicador debe reflejar el grado de cumplimiento del resultado esperado de la medida, y no únicamente la ejecución de actividades intermedias. En este caso, el resultado esperado corresponde a la culminación del estudio de vibraciones como producto técnico integral, lo cual implica el desarrollo articulado de sus componentes de medición, análisis, evaluación y conclusiones, situación que no se evidencia en la información presentada.

  Ahora bien, es importante precisar que la obligación asociada al desarrollo del estudio de vibraciones fue establecida con carácter previo al inicio de la etapa operativa correspondiente. En este sentido, considerando que la Fase II del proyecto ya se encuentra en ejecución, el indicador debería reflejar un nivel de avance cercano a su culminación, en la medida en que el producto técnico esperado (esto es, el estudio de vibraciones completo) debía haber sido desarrollado antes del inicio de dicha fase.

Bajo este contexto, el valor reportado del indicador (65%) no resulta coherente con la condición temporal de la obligación ni con el estado real de avance evidenciado, caracterizado por la ausencia de progreso en el periodo evaluado, la reiteración de información previamente presentada y la falta de culminación del estudio. En consecuencia, el indicador no refleja de manera adecuada el grado de cumplimiento del resultado esperado.

- *El titular presentó la actualización de las Fichas PMA-01 Manejo y Control del Ruido, PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido y PSM-02 Manejo y control de la calidad del Aire, mediante comunicación ANLA No. 20256200579172 del 21 de mayo de 2025.*

  Dicha actualización se realizó en atención a los requerimientos efectuados por esta Autoridad en el marco del seguimiento ambiental al proyecto, en particular los establecidos en la Resolución 1728 de 2021, la Resolución 3094 del 27 de diciembre de 2023 y el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, los cuales fueron reiterados en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

  En este sentido, la actualización de las Fichas obedece a la necesidad de ajustar las medidas del componente atmosférico del Plan de Manejo Ambiental, específicamente en lo relacionado con las actividades de seguimiento y monitoreo del proyecto "Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado", conforme a los lineamientos y requerimientos definidos por esta Autoridad Ambiental.

  No obstante, desde una perspectiva técnica de evaluación, se observa que la formulación de los indicadores asociados a dichas fichas, entre los cuales se incluyen, entre otros, el indicador Remisión de Informes de Flota (RIF), el indicador Remisión de Cumplimiento del Abatimiento de Ruido (RCAR), el indicador %PBN/RNAV, el indicador Reporte de Medición de Ruido Aéreo (RMRA), el Indicador de Revisión Bianual (IRB), el indicador Acciones frente a Sanciones por Ruido (ASR), el indicador Remisión de Cumplimiento Acústico (ECA), corresponde principalmente a mecanismos orientados a verificar el cumplimiento de obligaciones de reporte y remisión de información.

  En este sentido, los indicadores anteriormente mencionados corresponden a instrumentos formulados por el titular en el marco de la actualización de las fichas del Plan de Manejo Ambiental, particularmente asociados a las medidas de manejo del componente atmosférico relacionadas con el control y seguimiento del ruido aeronáutico (PMA-01 y PSM-01).

  Bajo esta consideración, dichos indicadores se configuran como indicadores de gestión, en tanto su estructura metodológica se orienta principalmente a verificar la ejecución de actividades y el cumplimiento de obligaciones de reporte, tales como la entrega de informes, registros y soportes documentales dentro de los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA), sin incorporar variables que permitan evaluar la variación del impacto ambiental objeto de gestión.

  De acuerdo con el análisis técnico desarrollado para cada uno de los indicadores, se evidencia que estos, si bien se encuentran asociados a la ejecución y seguimiento de las medidas de manejo definidas por el titular, no permiten evaluar de manera directa su eficacia o suficiencia, en la medida en que no incorporan variables orientadas a medir resultados verificables frente al impacto identificado, ni establecen una relación cuantificable entre la implementación de las acciones y la reducción, control o mitigación del ruido aeronáutico.

  En concordancia con los lineamientos establecidos en el Manual de Indicadores de Impactos Internalizables adoptado por la ANLA, los indicadores de seguimiento deben orientarse a medir resultados verificables frente al impacto, incorporar variables cuantificables, contar con una línea base y metas definidas, y permitir evaluar la eficacia de las acciones implementadas. No obstante, en los indicadores analizados no se evidencian de manera integral estos elementos,

lo cual limita su capacidad para soportar un seguimiento técnico del desempeño ambiental de las medidas.

En este contexto, el análisis detallado de cada uno de los indicadores anteriormente mencionados se desarrolla en el marco del numeral 12 del artículo segundo del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, donde se evalúa su consistencia metodológica, pertinencia y capacidad de medición frente a los objetivos de las medidas de manejo.

Análisis de efectividad				
Nivel de Efectividad				***Consideraciones***
Medida	***SI***	***NO***	***N/A***	
3		***X***		*En el marco del seguimiento ambiental al expediente LAM0209, esta Autoridad evaluó el cumplimiento de la medida de manejo 3, establecida en el artículo séptimo de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021, la cual dispone que la AEROCIVIL debe garantizar el cumplimiento de las cuotas de ruido de carácter ambiental, expresadas en términos del nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A por hora (LAeq,hora), con un valor de referencia de 55 dBA ± 2 dBA, evaluable en estaciones ubicadas en zonas de uso del suelo residencial y para periodos semanales.* *Para efectos del presente análisis, se adopta la siguiente estructura metodológica: en primer lugar, se presenta la información reportada por el titular en el ICA 21; en segundo lugar, se verifica la consistencia técnica de dicha información frente a los criterios establecidos en la medida; posteriormente, se evalúa el cumplimiento del umbral LAeq,hora = 55 dBA ± 2 dBA por estación y por franja horaria; y, finalmente, se analiza el comportamiento espacial del impacto en función de la ubicación de las estaciones dentro y fuera del Área de Influencia Abiótica (AI), con el fin de determinar el cumplimiento integral de la medida.* *En este contexto, es importante precisar que el indicador LAeq,hora corresponde al nivel continuo equivalente de presión sonora ponderado en escala A, calculado para un periodo de una hora, el cual representa la energía acústica promedio percibida en el punto de medición durante dicho intervalo y constituye la variable de control para la verificación del cumplimiento de la medida. Asimismo, el valor de referencia de 55 dBA ± 2 dBA corresponde al estándar máximo permisible de emisión de ruido aplicable a zonas de uso del suelo residencial en horario nocturno, conforme a la Resolución 627 de 7 de abril de 2006.* *Teniendo en cuenta que las franjas horarias objeto de evaluación (5:00 a. m. a 6:59 a. m.) se encuentran dentro del periodo nocturno definido por la Resolución 0627 de 2006, la verificación del cumplimiento de la medida implica establecer que el límite de 55 dBA ± 2 dBA no sea superado de manera recurrente en los periodos semanales evaluados.*

				En la revisión del expediente LAM0209, el Grupo de Seguimiento Ambiental de la ANLA verificó que, en relación con el cumplimiento de la medida de manejo 3 —orientada a garantizar las cuotas de ruido de carácter ambiental LAeq,hora = 55 dBA ± 2 dBA en los horarios establecidos para las fases II y III de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021, modificada por la Resolución 301 de 1 de febrero de 2022, evaluables en estaciones ubicadas en zonas de uso del suelo residencial sobre las trayectorias aéreas y para periodos semanales, la AEROCIVIL presentó en el ICA 21, correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, el Formato ICA 1a, disponible en la carpeta “CAPÍTULO 5 - FORMATOS ICA”, subcarpeta “ICA 1A-B”. *En desarrollo de lo anterior, se procede a presentar la información reportada por el titular, con el fin de analizar el enfoque metodológico utilizado para la verificación del cumplimiento de la medida:* *“(…)* *El seguimiento del cumplimiento de las cuotas de ruido de carácter ambiental se realiza mediante el informe de monitoreo de ruido aeronáutico y correlación entregado por el CMAA, en los siguientes apartados:* *10. Seguimiento de niveles de ruido aeronáutico - Modificación de Licencia Ambiental (PMA – PSM) En este apartado se realiza la comparación de los niveles de ruido aeronáuticos en función de los estándares máximos permisibles establecidos en la Resolución 0627 de 2006 y los niveles línea base estipulados en Resolución 801 de 2022.* *10.1 Seguimiento a niveles de ruido aeronáutico para el horario de ampliación La comparación de los niveles de ruido aeronáutico en función de los estándares máximos permisibles estipulados por la normativa nacional de ruido se realiza a partir de los niveles de presión sonora continuos equivalentes calculados de manera diaria para las horas de ampliación de la operación aérea. Es decir, se estiman los niveles de ruido aeronáuticos equivalentes por hora entre las 5:00 am y las 7:00 am.* *En función de los resultados presentados se da cumplimiento a la meta número cinco (5) establecida en el Plan de Manejo Ambiental (PMA-01) en el marco de la Modificación de Licencia Ambiental. Es por lo que, para realizar una estimación general de la variación y comportamiento de los niveles de ruido aeronáuticos, se estima un nivel de ruido nocturno semanal, por medio de un promedio energético de niveles nocturnos integrados en un periodo de 7 a 8 días dependiendo del número de días por mes y para cada la franja horaria de las 5:00 am y las 6:00 am.*

				En el Ver Anexo 3. Reportes de laboratorio - 2. Ruido, se brinda un desglose del porcentaje diario de detección y correlación para cada estación del Sistema de Vigilancia y Control del Ambiente (SVCA). Además, el informe de monitoreo contiene un objetivo general del SVCA y supervisa tanto el número de operaciones aéreas efectuadas en el Aeropuerto Internacional El Dorado como el número de eventos de ruido aeronáutico detectados y correlacionados mediante la red de monitoreo de ruido. *Este enfoque se apoya en el Sistema de Información de Vuelo (FIS), el cual permite rastrear la cantidad de operaciones realizadas por pista, y se adhiere a la metodología de detección de eventos de ruido aeronáutico especificada en la norma ISO 20906.* *(…)”* *De acuerdo con la información presentada por la AEROCIVIL en el ICA 21, el seguimiento al cumplimiento de dicha medida se sustenta en los informes mensuales de monitoreo de ruido aeronáutico generados por el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA), particularmente en el apartado 10.1 “Seguimiento a niveles de ruido aeronáutico para el horario de ampliación”, en el cual se presentan tendencias semanales calculadas mediante promedios energéticos a partir de registros diarios para las franjas de 5:00 a. m. a 6:00 a. m. y de 6:00 a. m. a 7:00 a. m.* *No obstante, del análisis técnico de la información aportada se evidencia que el enfoque adoptado por el titular se limita a la presentación de resultados mediante representaciones gráficas de promedios semanales de niveles de presión sonora. Si bien este tipo de representación permite visualizar el comportamiento general del ruido en el tiempo, no se encuentra acompañada de los datos de origen que la sustentan, tales como los registros horarios o diarios utilizados para el cálculo de los promedios energéticos.* *En este sentido, la ausencia de los datos base impide la trazabilidad de la información reportada, así como la posibilidad de reproducir los cálculos y contrastarlos con los registros primarios del CMAA, lo cual limita la verificación independiente del cumplimiento de la medida.* *Adicionalmente, estas representaciones corresponden a un análisis descriptivo del comportamiento del indicador, mas no a una evaluación del cumplimiento de la obligación, en tanto no discriminan de manera explícita los periodos en cumplimiento e incumplimiento, ni permiten establecer la proporción de semanas en las cuales se garantiza el límite establecido.* *Con el fin de evidenciar la forma en que el titular presenta la información a lo largo del periodo evaluado, se realiza a continuación una revisión de los informes mensuales de monitoreo correspondientes al primer semestre de 2025:* *Mes de enero de 2025:*

				“(…) *(Ver Ilustraciones de la página 163 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *(…)”* *Adicionalmente, se observa que la estructura de los análisis presentados en los informes mensuales correspondientes al periodo enero a junio de 2025 es reiterativa, manteniendo el mismo esquema de presentación de tendencias semanales sin incorporar ajustes metodológicos, criterios adicionales de evaluación ni análisis comparativos que permitan evidenciar avances en la gestión del ruido o en la verificación del cumplimiento de la medida.* *En este sentido, la reiteración del esquema de reporte, sin una evolución técnica en el análisis ni la incorporación de herramientas que permitan evaluar el cumplimiento de manera verificable, limita la utilidad de la información para efectos de seguimiento ambiental y evidencia que el titular no ha fortalecido el enfoque de evaluación, pese a tratarse de una obligación de resultado.* *Este comportamiento se mantiene de manera consistente en los informes correspondientes a los meses de febrero a junio de 2025, en los cuales se conserva el mismo esquema de presentación y las mismas limitaciones metodológicas.* *Informe de monitoreo de ruido, mes de febrero de 2025:* *(Ver Ilustraciones de las páginas 164 y 165 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Informe de monitoreo de ruido, mes de marzo de 2025:* *(Ver Ilustraciones de las páginas 165 y 166 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Informe de monitoreo de ruido, mes de abril de 2025:* *(Ver Ilustraciones de las páginas 166 y 167 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Informe de monitoreo de ruido, mes de mayo de 2025:* *(Ver Ilustraciones de las páginas 167 y 168 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Informe de monitoreo de ruido, es de junio de 2025:* *(Ver Ilustraciones de las páginas 168 y 169 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *(…)”*

				A partir de la revisión de los informes mensuales de monitoreo correspondientes al periodo evaluado, se identificaron aspectos relevantes asociados tanto a la consistencia del análisis como a la gestión de la información reportada, los cuales se presentan a continuación: *Para el análisis del periodo 2025 se tuvo en cuenta la información reportada por la AEROCIVIL, correspondiente a los niveles de ruido aeronáutico estimados para las franjas horarias de 5:00 a. m. a 5:59 a. m. y de 6:00 a. m. a 6:59 a. m., así como los promedios energéticos semanales calculados a partir de registros diarios. Asimismo, se consideraron los resultados obtenidos en estaciones de monitoreo localizadas en sectores residenciales (F002, F003, F010, F018, F023, F024, F033, F034, F035, F037, F038 y F039), junto con la información consolidada sobre la frecuencia de excedencias frente a la cuota de ruido ambiental.* *A partir de la información analizada, se evidencia que durante el periodo evaluado múltiples estaciones registran niveles de presión sonora superiores al valor de referencia establecido para zonas residenciales (LAeq,hora = 55 dBA ± 2 dBA). En particular, para la franja horaria comprendida entre las 5:00 a. m. y las 5:59 a. m. se identifican excedencias semanales en varias estaciones, mientras que para la franja de 6:00 a. m. a 6:59 a. m. dichas superaciones se mantienen de forma persistente.* *(Ver gráficas de la página 170 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Como se observa en las gráficas de la página 170 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026, los niveles de ruido registrados en múltiples estaciones superan de manera reiterada el umbral de referencia (57 dBA), evidenciando un comportamiento sostenido en el tiempo. En particular, se identifican semanas consecutivas en las cuales los niveles se mantienen por encima del límite, sin que se evidencie una tendencia de reducción, estabilización o control del impacto acústico.* *Este comportamiento se confirma al analizar la proporción de semanas en incumplimiento por estación de monitoreo, lo cual permite cuantificar la persistencia de las excedencias frente a la cuota de ruido ambiental, tal como se presenta en la tabla "Porcentaje de semanas en incumplimiento de la cuota de ruido ambiental" de la página 170 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *En este contexto, y con base en la información cuantitativa presentada, se evidencia que las estaciones EMRI_02 (F002), EMRI_03 (F003), EMRI_33 (F033) y EMRI_37 (F037) registran superaciones del umbral LAeq,hora en la totalidad de las semanas evaluadas en ambas franjas horarias analizadas (5:00 a. m. y 6:00 a. m.). Estas estaciones se ubican al interior del Área de Influencia Abiótica (AI), lo cual permite establecer que, para los periodos semanales evaluados, el nivel horario equivalente supera de manera*

				sistemática el valor de referencia en puntos localizados dentro del área de influencia. *Por su parte, la estación EMRI_39 (F039), ubicada por fuera del AI, presenta igualmente una alta proporción de semanas con superación del umbral LAeq,hora, con valores del 97,7% y 95,5% para las franjas de las 5:00 a. m. y 6:00 a. m., respectivamente, lo cual indica que este comportamiento también se presenta en sectores residenciales externos al área de influencia.* *Asimismo, se identifican otras estaciones con proporciones significativas de semanas en las que el LAeq,hora supera el valor de referencia, como EMRI_18 (F018) y EMRI_23 (F023), localizadas dentro del Área de Influencia Abiótica (AI), y EMRI_38 (F038), ubicada por fuera de esta, las cuales presentan porcentajes superiores al 77% de semanas con superación del umbral en al menos una de las franjas horarias evaluadas. Este comportamiento evidencia que las superaciones no se concentran en un único sector o grupo de estaciones, sino que se presentan tanto al interior como por fuera del AI.* *En contraste, las estaciones EMRI_24 (F024) ubicada en el municipio de Funza y EMRI_35 (F035) ubicada en la localidad de suba, ambas ubicadas por fuera del AI, no registran semanas con superación del umbral en las franjas evaluadas, mientras que estaciones como EMRI_10 (F010) y EMRI_34 (F034), también externas al AI, presentan proporciones de semanas con superación más bajas o variables, lo cual refleja una variabilidad espacial en el comportamiento del indicador.* *(Ver figura de la página 172 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *En relación con la localización de las estaciones, el análisis permite diferenciar el comportamiento del indicador tanto al interior como por fuera del Área de Influencia Abiótica (AI). En efecto, se evidencian superaciones recurrentes del umbral en estaciones ubicadas dentro del AI, lo cual resulta consistente con su proximidad a la operación aérea; no obstante, también se identifican proporciones elevadas de semanas con superación en estaciones localizadas por fuera del AI, lo que indica que dicho comportamiento no se restringe al área de influencia definida y se presenta igualmente en sectores residenciales externos.* *Por otra parte, es importante precisar que el valor de 55 dBA ± 2 dBA corresponde al estándar aplicable a periodo nocturno conforme a la Resolución 0627 de 2006; sin embargo, en el marco de la medida evaluada, este umbral se verifica a partir del indicador LAeq,hora (nivel horario equivalente), cuya evaluación se realiza en periodos semanales. En este sentido, el presente análisis no corresponde a un promedio semanal nocturno, sino a la verificación de la proporción de semanas en las cuales el LAeq,hora supera el valor de referencia en las franjas horarias evaluadas.*

					En conjunto, los resultados permiten evidenciar la ocurrencia de superaciones recurrentes del umbral LAeq,hora = 55 dBA ± 2 dBA, evaluadas en periodos semanales, en un número significativo de estaciones, tanto al interior como por fuera del Área de Influencia Abiótica (AI), en las franjas horarias analizadas. *Lo anterior permite establecer que las superaciones del umbral LAeq,hora no corresponden a situaciones aisladas, sino a un comportamiento recurrente en el tiempo, evidenciado en un número significativo de estaciones y en una proporción relevante de las semanas evaluadas. Este comportamiento se observa tanto en estaciones ubicadas al interior como por fuera del Área de Influencia Abiótica (AI), lo cual sugiere que las condiciones de exposición al ruido aeronáutico se presentan de manera extendida en el entorno del proyecto.* *En este contexto, la evaluación realizada se basa en la verificación de los niveles de ruido registrados (LAeq,hora) frente al umbral establecido de 55 dBA ± 2 dBA, conforme a lo definido en la Medida de Manejo No. 3. El criterio de evaluación consiste en verificar si los niveles registrados superan o no este valor en las franjas horarias analizadas.* *A partir del comportamiento general previamente descrito, se identifican además inconsistencias en la gestión de la información reportada por el titular, como se presenta a continuación:* *En cuanto a la información de las estaciones de monitoreo, se evidencia una inconsistencia en el reporte de la estación EMRI_37 (F037), la cual había sido incluida en reportes anteriores como parte del conjunto de estaciones ubicadas en áreas residenciales y deja de ser considerada a partir del mes de enero de 2025, sin que se presenten soportes técnicos, cartográficos o metodológicos que justifiquen dicha exclusión.* *Para evidenciar esta situación, se presenta en la ilustración de la página 173 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026 información reportada en el informe de monitoreo de ruido correspondiente al mes de diciembre de 2024.* *De la revisión comparativa de los reportes de monitoreo de ruido ambiental y aeronáutico generados a través del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA) para los meses de diciembre de 2024 y enero de 2025, se observó que la estación EMRI_37 (F037) hacía parte de las gráficas de niveles nocturnos en áreas residenciales durante diciembre, manteniendo una inclusión consistente dentro de este grupo, como se evidencia en la gráfica anterior. No obstante, en el reporte correspondiente a enero de 2025, la estación deja de aparecer en las representaciones gráficas y en el conjunto de estaciones evaluadas, sin que se evidencien cambios informados en su localización, condiciones de operación, criterios de clasificación o ajustes en la red de monitoreo que expliquen técnicamente esta exclusión.*

					Desde el punto de vista espacial y funcional, la estación EMRI_37 (F037) se localiza en el barrio La Cofradía, sector catastral Fontibón–Ferrocaja, en un entorno con predominio de uso residencial y presencia permanente de población expuesta al ruido. *(Ver fotografía 91 de la página 174 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Si bien en su entorno ampliado se identifican áreas con uso industrial, la estación se ubica en una zona de transición colindante con sectores residenciales consolidados. En este sentido, los niveles de ruido registrados deben evaluarse con base en los estándares aplicables a zonas residenciales, conforme a lo establecido en la Resolución 0627 de 2006, verificando el comportamiento del indicador LAeq,hora frente al umbral de 55 dBA ± 2 dBA, en atención a la protección del receptor más sensible.* *(Ver figura de la página 175 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Adicionalmente, la omisión de esta estación puede incidir en la evaluación del comportamiento del indicador, en la medida en que reduce el universo de análisis en zonas potencialmente críticas de exposición, sin que se demuestre que este ajuste no altera los resultados ni las conclusiones del seguimiento.* *Del análisis integral de la información reportada por la AEROCIVIL en el ICA 21, correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, se evidencia que el enfoque adoptado se basa en la presentación de gráficas de tendencias semanales del comportamiento de los niveles de ruido aeronáutico, las cuales permiten identificar de manera general la ocurrencia de superaciones del umbral LAeq,hora = 55 dBA ± 2 dBA en varias estaciones de monitoreo.* *No obstante, dichas representaciones no permiten verificar de manera expresa el cumplimiento de la medida de manejo 3, en tanto, no discriminan las semanas en las cuales se cumple o se supera el umbral por estación, ni se encuentran soportadas en los datos de origen que permitan su trazabilidad y verificación independiente. En consecuencia, la información reportada no es suficiente para demostrar que se garantiza el cumplimiento de la cuota de ruido ambiental en periodos semanales, conforme a lo exigido en la medida.* *En particular, si bien las gráficas presentadas por el titular permiten evidenciar la ocurrencia de superaciones del umbral LAeq,hora = 55 dBA ± 2 dBA en varias estaciones, estas mismas reflejan que dicho umbral es excedido de manera recurrente en el tiempo. En este sentido, dado que la medida de manejo 3 establece la obligación de garantizar el cumplimiento de la cuota de ruido ambiental, la presencia de superaciones reiteradas indica que esta condición no se cumple de manera continua en las franjas horarias evaluadas.*

				Por su parte, del análisis realizado por esta Autoridad Nacional, basado en la evaluación del comportamiento del indicador LAeq,hora en periodos semanales, se evidencian superaciones recurrentes del umbral en múltiples estaciones, con una alta proporción de semanas en las cuales los niveles registrados exceden el valor de referencia, alcanzando incluso el 100% en algunos casos. Este comportamiento se presenta tanto en estaciones ubicadas al interior como por fuera del Área de Influencia Abiótica (AI), lo cual confirma que las superaciones no corresponden a eventos aislados, sino a una condición persistente en las franjas horarias evaluadas. *Adicionalmente, se identifican inconsistencias en la gestión de la información reportada, particularmente la exclusión de la estación EMRI_37 (F037) sin soporte técnico que la justifique, lo cual afecta la continuidad de la serie de datos y limita la trazabilidad del análisis.* *Estos resultados son consistentes con el desempeño del indicador definido por el titular, el cual reporta un valor consolidado de 31,8% para el periodo evaluado, inferior al umbral del 90% establecido como satisfactorio. Este valor refleja una baja proporción de estaciones que cumplen con el criterio CEMP definido por el propio titular, lo cual, en conjunto con las superaciones observadas del umbral LAeq,hora, evidencia limitaciones en la efectividad del enfoque adoptado para la verificación de la medida.* *En consecuencia, si bien la información presentada permite evidenciar la ocurrencia de superaciones del umbral, no permite demostrar el cumplimiento de la medida y, con base en el comportamiento observado del indicador LAeq,hora y del indicador reportado por el titular, se establece que durante el primer semestre de 2025 la cuota de ruido ambiental no fue garantizada de manera continua en varias estaciones de monitoreo, en los términos exigidos por la medida de manejo 3.*
4		***X***		*En relación con la medida de manejo 4, la cual establece la obligación de capacitar a la totalidad de los operadores aéreos, nuevos operadores que ingresen a prestar sus servicios, personal al mando de aeronaves, personal de control de tránsito aéreo (ATC) y personal en tierra, en las directrices y obligaciones asociadas al uso del Sistema de Restricción por Cuota de Ruido del Aeropuerto Internacional El Dorado, se evaluó la información reportada por la AEROCIVIL en el ICA 21.* *Para tal efecto, la AEROCIVIL allegó información mediante el formato ICA 1A, disponible en la ruta documental digital 2, Capítulo 5 - Formatos ICA, subcarpeta 2. ICA 1A-B, 1. ICA 1A. Al revisar el contenido del formato correspondiente al primer semestre de 2025, la entidad manifestó que:* *"(…) la socialización de la determinación de cálculos y parámetros del Sistema de Cuota de Ruido (QC) en la Publicación de Información Aeronáutica para SKBO, en franjas horarias específicas y a operadores aéreos, está en proceso de coordinación con las entidades correspondientes (…)".*

				El Grupo de Seguimiento Ambiental de la ANLA constató que la información reportada en el ICA 21 no evidencia avances en la implementación de la medida de manejo, sino que corresponde a la reiteración de lo informado en periodos de seguimiento anteriores. En efecto, en el ICA 19 la AEROCIVIL indicó que las capacitaciones serían ejecutadas durante el segundo semestre de 2024 y que los respectivos soportes serían presentados en el ICA 20. Posteriormente, en el ICA 20, la entidad señaló que dichas actividades se encontraban en proceso de coordinación. El contenido reportado en el ICA 21 reproduce de manera literal esta última afirmación, sin que se evidencie la ejecución de las capacitaciones anunciadas ni la superación de la etapa de coordinación previamente reportada. *En este sentido, se evidencia que durante más de un año de seguimiento la información reportada por la AEROCIVIL respecto de la medida de manejo 4 ha permanecido invariable, sin que se aporten avances verificables en su implementación ni evidencia del cumplimiento de los compromisos reportados en informes anteriores. La reiteración sistemática de la misma información, sin la incorporación de nuevos elementos técnicos ni soportes de ejecución, permite inferir que la medida no ha sido implementada de manera efectiva ni progresiva durante el periodo objeto de evaluación.* *Adicionalmente, el Grupo de Seguimiento Ambiental de la ANLA verificó la totalidad de los documentos anexos al ICA 21, sin encontrar evidencia documental que confirme la realización de actividades de capacitación. En particular, no se allegaron listados de asistencia, actas, constancias de capacitación, registros fotográficos, contenidos programáticos, memorias de capacitación u otros documentos idóneos que permitan verificar el cumplimiento material de la obligación establecida en la medida de manejo.* *En consecuencia, teniendo en cuenta que la medida de manejo 4 exige la ejecución efectiva, oportuna y verificable de procesos de capacitación, y que la AEROCIVIL, transcurrido más de un año desde la programación inicial de dichas actividades, continúa reportando acciones en fase de coordinación sin soportes de ejecución, se evidencia que la medida no ha sido implementada durante el periodo evaluado.* *Con base en la información reportada en el ICA 21, así como en la verificación de los soportes documentales allegados, el Grupo de Seguimiento Ambiental de la ANLA concluye que la AEROCIVIL no dio cumplimiento a la medida de manejo 4 durante el periodo evaluado (1 de enero al 30 de junio de 2025), en la medida en que no se evidenció la ejecución de las actividades de capacitación establecidas ni la presentación de soportes que justifiquen su realización.*
5			***X***	*En el marco de la revisión del Informe de Cumplimiento Ambiental ICA 21, el Grupo de Seguimiento Ambiental de la ANLA evaluó el estado de la medida de manejo relacionada con la remisión del informe trianual consolidado sobre las gestiones realizadas y el*

				cumplimiento de los planes de reconversión de flota, conforme a lo dispuesto en la Resolución 1599 de 26 de agosto de 2020 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC, así como en los actos administrativos expedidos en el marco de la Licencia Ambiental del Aeropuerto Internacional El Dorado. *De acuerdo con lo establecido en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificada mediante la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, el periodo trianual para la presentación del informe consolidado de seguimiento inició a partir de esta última fecha, por lo que el informe trianual correspondiente debía ser presentado en febrero de 2025.* *En el seguimiento anterior, cuyo corte documental abarcó del 17 de abril de 2024 al 14 de abril de 2025, esta Autoridad verificó que el informe trianual no había sido remitido dentro del plazo establecido, configurándose el incumplimiento de la obligación.* *Para el presente seguimiento, cuyo corte documental comprende desde el 15 abril de 2025 hasta el 13 de febrero de 2026, se procedió a revisar nuevamente el expediente LAM0209, con el fin de verificar si la obligación fue subsanada con posterioridad al vencimiento del término establecido.* *Es preciso señalar que la obligación de presentar el informe trianual consolidado corresponde a eventos puntuales definidos, siendo el primero de ellos aquel cuyo vencimiento ocurrió en febrero de 2025. En consecuencia, su exigibilidad no se circunscribe al periodo evaluado del ICA 21, sino al cumplimiento oportuno del plazo establecido en dicho acto administrativo. Por lo anterior, el análisis efectuado en el presente seguimiento no corresponde a la evaluación de una obligación exigible para el periodo enero - junio de 2025, sino a la verificación de si el incumplimiento previamente identificado fue subsanado con posterioridad al vencimiento del término.* *Dentro del ICA 21, la AEROCIVIL allegó información mediante el formato ICA 1A y el Anexo 13.8.6 "Plan de Reducción de Niveles de Ruido - AEROSUCRE S.A.". En el formato ICA 1A correspondiente al primer semestre de 2025, la entidad manifestó que:* *"(…) En el Anexo 13. Calidad de ruido – 13.8 Plan de Reducción de Niveles de Ruido – AEROSUCRE, aprobados mediante la Resolución No. 3104 del 30 de diciembre de 2021, emitida por Aerocivil. Este informe fue realizado en marzo del año 2024. Aerosucre S.A., en su compromiso con la sostenibilidad empresarial dentro del sector de transporte aéreo, integró planes y programas alineados con los pilares ASG, destacándose en la mitigación de impactos ambientales, beneficios por retribución social de inversión y sostenibilidad económica.* *En este contexto, el informe demostró avances significativos en la reducción de impactos por emisión de ruido, lo cual forma parte integral del pilar de sostenibilidad ambiental desarrollado*

				por Aerosucre S.A., posicionándolos como referentes en la implementación de acciones sostenibles en el sector de transporte aéreo de carga. *La Resolución No. 1599 del 26 de agosto de 2020, proferida por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, formuló el protocolo de medición para el cumplimiento de los niveles máximos permisibles de ruido en el Aeropuerto Internacional El Dorado. A partir de esta normativa, Aerosucre S.A. constituyó un programa de cumplimiento al Plan de Acción de Reducción de Niveles de Ruido, proyectando acciones hasta el 2030 con el objetivo de alcanzar los niveles de emisión de ruido establecidos en dicha resolución.* *El Plan de Reducción de Niveles de Ruido fue acogido mediante la Resolución No. 3104 del 30 de diciembre de 2021, por la cual Aeronáutica Civil aprobó dicho plan para Aerosucre S.A. En el informe se presentaron los reportes y resultados de los avances en el cumplimiento de los indicadores contenidos en el Plan de Acción, conforme a los requerimientos establecidos por la UAEAC, como autoridad competente, y las medidas complementarias implementadas por Aerosucre S.A. en su compromiso con una operación sostenible en el transporte aéreo de carga (…)".* *No obstante, al verificar el documento efectivamente aportado como Anexo 13.8.6, se constató que este fue elaborado en mayo de 2025 y corresponde a información asociada a la vigencia 2024, evidenciándose inconsistencia entre lo declarado en el formato ICA 1A y la fecha real del soporte documental.* *Desde el punto de vista técnico, el documento aportado corresponde a un informe anual de avance elaborado por el operador AEROSUCRE S.A., en el cual se presentan aspectos relacionados con la operación de la flota, certificaciones acústicas de aeronaves, indicadores de gestión operativa y análisis de eventos que superan el nivel máximo permisible de 94 dB(A) Lmax, establecido en la Resolución 1599 de 2020.* *El documento señala que:* *"(…) El presente informe consolida los reportes y resultados correspondientes a los avances en el cumplimiento de los indicadores establecidos en el Plan de Acción de Reducción de Niveles de Ruido adoptado por AEROSUCRE S.A. (…)".* *y que* *"(…) el informe da cuenta del análisis de los eventos que superan los niveles máximos permisibles establecidos en la Resolución 1599 de 2020. (…)".* *En este sentido, el documento incorpora diversas representaciones gráficas y estadísticas, incluyendo la cuantificación mensual de*

				eventos operacionales que superan el nivel máximo permisible de ruido, la proporción de aeronaves asociadas a dichos eventos, así como diagramas de distribución de niveles de presión sonora para las pistas norte y sur. *No obstante, el análisis presentado en el informe se limita principalmente a la descripción de frecuencias y porcentajes de eventos, sin desarrollar una evaluación técnica integral que permita establecer la relación entre las medidas implementadas en el Plan de Acción de Reducción de Niveles de Ruido y la variación observada en los eventos de superación del estándar.* *En particular, la información reportada indica que durante la vigencia 2024 se registraron 487 eventos operacionales que superaron el nivel máximo permisible de 94 dB(A) Lmax, sobre un total de 5415 operaciones, lo que equivale aproximadamente al 9 % de las operaciones realizadas.* *Desde el punto de vista metodológico, este valor representa la proporción de operaciones en las cuales se registraron superaciones del estándar, mas no constituye por sí mismo evidencia de cumplimiento del protocolo, en tanto, cada evento que supera el límite establecido corresponde a una excedencia.* *En consecuencia, la disminución porcentual de eventos que superan el estándar no constituye por sí misma evidencia de cumplimiento del nivel máximo permisible de ruido. Lo anterior, en la medida en que el protocolo establece un valor máximo de ruido por evento operacional (94 dB(A) Lmax), por lo que cada registro que excede dicho nivel corresponde a una superación del límite permitido. En este sentido, la información presentada únicamente permite cuantificar la frecuencia de excedencias registradas durante el periodo evaluado, mas no verificar el cumplimiento del estándar ni la efectividad de las medidas implementadas para prevenir o reducir dichas superaciones.* *Adicionalmente, el informe presenta una comparación entre el porcentaje de eventos proyectados y los registrados en la vigencia evaluada, concluyendo que se evidencia una reducción del 47,06 % frente a las proyecciones iniciales del plan. Sin embargo, dicho cálculo se basa en la comparación entre porcentajes proyectados y observados, sin incorporar un análisis técnico que permita aislar el efecto de las variables operacionales que influyen en la generación de ruido aeronáutico, tales como el tipo de aeronave, potencia de despegue, configuración de pista, condiciones meteorológicas o distribución de trayectorias.* *En relación con los diagramas de distribución de niveles de ruido presentados para las pistas norte y sur, se observa que estos representan la dispersión de los niveles de presión sonora registrados durante la vigencia evaluada, incluyendo valores máximos que superan el nivel de 94 dB(A) Lmax establecido en el protocolo adoptado mediante la Resolución 1599 de 2020. No obstante, dichas representaciones gráficas se limitan a mostrar la distribución de los registros acústicos y no desarrollan un análisis estadístico que*

				permita evaluar la evolución temporal de las superaciones del estándar. En particular, el informe no incorpora indicadores acústicos agregados, análisis de tendencia ni comparaciones multianuales que permitan determinar si las medidas implementadas en el plan han contribuido efectivamente a la reducción progresiva de los eventos que exceden el nivel máximo permisible de ruido. *Adicionalmente, los indicadores presentados en el informe se orientan principalmente a la verificación de actividades operativas y de gestión, tales como mantenimiento de aeronaves, cumplimiento de procedimientos operacionales, control de peso máximo de despegue o ejecución de programas de mantenimiento preventivo. Si bien dichas actividades pueden contribuir a la reducción de emisiones acústicas, los indicadores reportados no permiten evaluar directamente la reducción del impacto por ruido, ni establecer una relación cuantitativa entre dichas acciones y la variación observada en los eventos que superan el estándar máximo permisible.* *De conformidad con lo establecido en el Artículo 5 del Plan de Acción de Reducción de Niveles de Ruido, adoptado en el marco de la Resolución 1599 de 2020, dicho plan debe contener objetivos, cronograma, metas e indicadores que permitan evidenciar la progresividad de las acciones orientadas al cumplimiento del nivel máximo permisible de 94 dB(A) Lmax.* *En este sentido, la evaluación del avance del plan requiere un análisis consolidado y acumulativo que permita verificar la progresividad de las medidas implementadas y su incidencia en la reducción del impacto acústico asociado a la operación aérea.* *No obstante, el documento aportado se limita a presentar información descriptiva asociada a la operación del operador durante la vigencia 2024, sin desarrollar un análisis multianual consolidado, ni una evaluación integral del avance del plan durante el periodo trianual, ni una correlación cuantitativa entre la incorporación de aeronaves y las variaciones verificables en los niveles de presión sonora registrados en el sistema de monitoreo de ruido del aeropuerto.* *En el marco del seguimiento ambiental, la verificación del cumplimiento de las obligaciones establecidas en la licencia ambiental comprende no solo la revisión de la remisión de información o documentos exigidos en los actos administrativos, sino también la evaluación técnica de la efectividad de las medidas implementadas frente al impacto ambiental identificado, conforme a las funciones de control y seguimiento previstas para esta Autoridad.* *En este sentido, la ausencia del informe trianual consolidado impide verificar de manera integral la progresividad del plan de reconversión de flota y su incidencia en la reducción de los eventos que superan el estándar máximo permisible de ruido. En consecuencia, la información aportada no permite a esta Autoridad evaluar de manera objetiva la eficacia de las medidas implementadas para la mitigación del impacto por ruido aeronáutico en el área de influencia del aeropuerto.*

				Revisado el expediente dentro del periodo de seguimiento actual, no obra la remisión posterior del informe trianual consolidado por parte de la AEROCIVIL que integre la información correspondiente a los operadores acogidos al plan de reconversión de flota. *Si bien algunos operadores se acogieron gradualmente a dicha medida, durante el periodo evaluado se evidenció que uno de ellos cesó operaciones en el país, permaneciendo actualmente AEROSUCRE S.A. como operador acogido al plan. No obstante, esta situación no exime a la AEROCIVIL de presentar el informe trianual consolidado, el cual debe integrar la información correspondiente al periodo evaluado y permitir analizar el avance y la efectividad del plan de reconversión de flota.* *En consecuencia, se concluye que el incumplimiento previamente identificado respecto a la obligación de remitir el informe trianual consolidado persiste, en tanto la obligación cuyo plazo de cumplimiento venció en febrero de 2025 no ha sido subsanada a la fecha del presente seguimiento.* *Es preciso señalar que la obligación de presentar dicho informe corresponde a un evento puntual asociado al periodo trianual definido en los actos administrativos aplicables, por lo cual su exigibilidad no se circunscribe al periodo evaluado del ICA 21 (enero - junio de 2025). En ese sentido, el análisis desarrollado en el presente seguimiento tiene como finalidad verificar si el incumplimiento previamente determinado fue subsanado con posterioridad al vencimiento del término, y no evaluar una nueva obligación exigible para el periodo reportado.* *En consecuencia, se mantiene la condición de incumplimiento previamente determinada para esta medida de manejo, así como la reiteración del requerimiento efectuado por esta Autoridad en el seguimiento anterior, hasta tanto la AEROCIVIL allegue el informe técnico consolidado correspondiente al periodo trianual evaluado, el cual deberá integrar la información de los operadores acogidos al plan de reconversión de flota y permitir verificar de manera objetiva el avance y la efectividad de las medidas implementadas para la reducción del impacto por ruido aeronáutico en el Aeropuerto Internacional El Dorado.*
6		***X***		*Previo al análisis de las evidencias de cumplimiento asociadas a la medida de manejo relacionada con la remisión de informes y/o soportes técnicos sobre la implementación y cumplimiento del Manual de Abatimiento de Ruido, es pertinente precisar que mediante la Resolución 3094 del 27 de diciembre de 2023 se modificó la periodicidad de entrega de dicha información.* *En virtud de esta modificación, la frecuencia de reporte pasó de trianual a semestral, debiendo presentarse los soportes técnicos correspondientes en el marco de cada Informe de Cumplimiento Ambiental (ICA).*

				En consecuencia, para el ICA 21, correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, la presentación del informe semestral sobre la implementación y cumplimiento del Manual de Abatimiento de Ruido constituye una obligación exigible, la cual debe ser evaluada tanto desde el punto de vista del cumplimiento formal (remisión de información) como del cumplimiento material (implementación efectiva del procedimiento). *El Manual de Abatimiento de Ruido fue adoptado mediante la Resolución 1915 del 6 de octubre de 2020, la cual sustituyó el Manual de Atenuación de Ruido del Aeropuerto Internacional El Dorado y estableció los parámetros operacionales que deben observar las aeronaves durante las fases de despegue y ascenso inicial, con el propósito de reducir la exposición acústica sobre las áreas urbanas circundantes.* *En el Formato ICA 1A, la AEROCIVIL indicó lo siguiente:* *"(…) Mediante la Resolución 1915 del 6 de octubre de 2020 se establece "Por la cual se sustituye el Manual de Atenuación de Ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento de la ciudad de Bogotá, D.C.", implementada y publicada en el Diario Oficial 51.466. El SVCA-CMAA realiza el seguimiento al manual de abatimiento de ruido únicamente a los procedimientos de atención de ruido de despegue hacia la ciudad de Bogotá. En ese sentido, se establece un método de seguimiento desde octubre de 2020 a estos procedimientos mediante el uso de las Estaciones de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI, este método usado solo para seguimiento y no como método de evaluación.* *En los informes de ruido entregados por el SVCA-CMAA, específicamente en el Informe de Monitoreo de Ruido Aeronáutico y Correlación, en el capítulo 8.2 Análisis de procedimientos aéreos de abatimiento de ruido, se expone el método usado y los resultados. Ver Anexo 3. Reportes de laboratorio - 2. Ruido. Adicionalmente, dentro del documento ICA 21, sección 3.3.3 Componente de Ruido - 3.3.3.5 Seguimiento al manual de abatimiento de ruido, se presenta el análisis semestral respectivo.* *A manera general, el comportamiento semestral evidencia que, aunque existieron meses con picos notables en el número de incumplimientos —especialmente abril y mayo—, el cierre del semestre muestra una reducción significativa, lo que puede interpretarse como un impacto positivo de las acciones de control. Frente a las operaciones, la evolución mensual muestra un primer trimestre relativamente estable y un segundo trimestre con incremento sostenido, alcanzando máximos históricos en mayo. Este comportamiento sugiere que, durante la mitad del año, factores como la alta temporada, mayor disponibilidad de flota o cambios en la red*

				de rutas contribuyeron al aumento de operaciones hacia Bogotá (…)" *Los informes mensuales asociados al ICA indican que el número de despegues diarios hacia la ciudad de Bogotá osciló aproximadamente entre 310 y 454 operaciones diarias, lo cual representa operaciones mensuales entre 12.694 y 14.074 despegues, dependiendo del mes analizado.* *De acuerdo con lo descrito por la AEROCIVIL en los informes mensuales, el seguimiento al cumplimiento del procedimiento de abatimiento de ruido se realiza mediante las estaciones EMRI 2 y EMRI 3, ubicadas en los marcadores VURKO y KOLMU.* *Según lo indicado por la entidad:* *"(…) En las estaciones de monitoreo EMRI 2 y EMRI 3 se estableció que las aeronaves que crucen este punto deben tener una altitud igual o superior a 9.000 pies, ya que con un gradiente de ascenso del 8.2% o un ángulo de ascenso de 4.69°, y una distancia aproximada de 370 metros entre ambas estaciones, las aeronaves deberían alcanzar una altitud igual o superior a 9.100 pies al cruzar los marcadores VURKO y KOLMU (…)"* *Con base en este criterio técnico, el análisis operacional complementario presentado a continuación utiliza como referencia el umbral de 9.000 pies, con el fin de identificar potenciales eventos de incumplimiento del procedimiento de abatimiento de ruido.* *Con el fin de evaluar el comportamiento operacional asociado al cumplimiento del procedimiento de abatimiento de ruido, se realizó un análisis complementario a partir de los datos de altitud registrados en las estaciones EMRI 2 y EMRI 3.* *- Intensidad de operación aérea* *(Ver figura de la página 182 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Nota: El eje horizontal presenta los meses evaluados durante el periodo de análisis, mientras que el eje vertical corresponde al número total de operaciones registradas. Las cifras ubicadas sobre cada barra indican, en primer lugar, el total de operaciones evaluadas para cada mes y, en segundo lugar, el porcentaje de operaciones que no cumplieron con el criterio de altitud mínima.* *El análisis evidencia que el volumen mensual de operaciones evaluadas se mantiene entre aproximadamente 10.600 y 13.700 operaciones, lo cual resulta consistente con los valores reportados por la AEROCIVIL en los informes mensuales.* *Este comportamiento confirma la alta intensidad de tráfico aéreo del Aeropuerto Internacional El Dorado, lo cual implica que incluso*

				porcentajes reducidos de incumplimiento pueden representar un número significativo de eventos operacionales. - *Tendencia de incumplimientos operacionales.* *(Ver figura de la página 183 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Nota: El eje horizontal presenta los meses evaluados durante el periodo de análisis, mientras que el eje vertical corresponde al porcentaje mensual de operaciones que registraron incumplimiento del criterio de altitud mínima de 9000 ft. Los valores señalados sobre cada punto indican el porcentaje de incumplimiento observado para cada mes evaluado.* *El análisis evidencia que el porcentaje de operaciones que cruzan por debajo del umbral mínimo presenta variaciones entre 0.88 % y 3.62 %.* *Aunque estos porcentajes son relativamente bajos en términos proporcionales frente al volumen total de operaciones, reflejan la ocurrencia de eventos en los que no se cumple la condición de altura mínima del procedimiento de abatimiento de ruido, dado que algunas aeronaves cruzan los puntos de monitoreo EMRI 2 y EMRI 3 por debajo de los 9.000 pies establecidos.* *Desde el punto de vista estadístico se observa una variabilidad temporal, con incrementos puntuales en determinados periodos.* - *Distribución estadística de altitudes* *(Ver figura de la página 184 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Nota: El eje horizontal presenta las altitudes registradas para las operaciones evaluadas, expresadas en pies (ft), mientras que el eje vertical corresponde al número de operaciones observadas para cada intervalo de altitud. La línea vertical punteada representa el umbral mínimo de altitud establecido en 9000 ft, utilizado como criterio de evaluación para la identificación de incumplimientos.* *La distribución de altitudes evidencia que la mayor concentración de operaciones se encuentra por encima del umbral mínimo de 9.000 pies, lo cual coincide con lo señalado por la AEROCIVIL respecto a que la altitud promedio de las aeronaves supera el valor establecido en los procedimientos de abatimiento de ruido.* *No obstante, también se registran operaciones por debajo de dicho umbral, lo cual confirma la ocurrencia de eventos puntuales de incumplimiento.* - *Reincidencias operacionales.*

				(Ver figura de la página 185 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.) *Nota: El eje horizontal corresponde al número total de incumplimientos asociados al criterio de altitud mínima de 9000 ft registrados para las operaciones evaluadas en las estaciones EMRI 2 y EMRI 3, mientras que el eje vertical presenta los distintivos de llamada (CallSign) de los vuelos identificados con mayor reincidencia. Las cifras ubicadas al final de cada barra indican la cantidad total de eventos de incumplimiento registrados para cada vuelo durante el periodo analizado.* *El análisis evidencia la existencia de vuelos con múltiples eventos asociados a incumplimientos del procedimiento de abatimiento de ruido.* *Desde el punto de vista técnico, la presencia de reincidencias sugiere la existencia de patrones operacionales específicos, lo cual requiere la implementación de mecanismos de control diferenciados.* - *Aeronaves asociadas a incumplimientos.* *(Ver figura de la página 186 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Nota: El eje horizontal corresponde al número total de incumplimientos asociados al criterio de altitud mínima de 9000 ft registrados para las operaciones evaluadas en las estaciones EMRI 2 y EMRI 3, mientras que el eje vertical presenta los tipos de aeronave asociados a dichos eventos. Las cifras ubicadas al final de cada barra indican, en primer lugar, el número total de incumplimientos registrados para cada tipo de aeronave y, en segundo lugar, el porcentaje que representan frente al total de incumplimientos identificados durante el periodo analizado.* *El análisis evidencia que determinados modelos de aeronave concentran una mayor proporción de eventos asociados a incumplimientos.* *Este tipo de análisis constituye un insumo técnico relevante para la gestión operacional del procedimiento de abatimiento de ruido.* *Si bien la información presentada por la AEROCIVIL permite identificar el comportamiento general de las operaciones frente al umbral mínimo de altitud establecido para el procedimiento de abatimiento de ruido, el análisis de la documentación aportada evidencia limitaciones en cuanto a la verificación del cumplimiento material de la medida y de las submedidas que la componen.* *En este sentido, a continuación, se presenta la evaluación específica de cada una de las submedidas asociadas a la implementación del Manual de Abatimiento de Ruido.* - *Submedida 1:*

					En relación con la Submedida 1, referida al registro mensual de las operaciones que no cumplan con la altura mínima definida en el procedimiento de abatimiento de ruido, el ICA 21 presenta cifras consolidadas semestrales y gráficos asociados a operaciones por debajo de 9.100 ft, así como el número de dictámenes técnicos elaborados por la AEROCIVIL en el marco del seguimiento operacional. *No obstante, el análisis de la información reportada evidencia que esta se presenta de manera agregada, sin que se aporte un registro detallado que permita identificar individualmente cada uno de los eventos de incumplimiento detectados durante el periodo evaluado.* *En particular, la información presentada no permite establecer con claridad:* - *la matrícula de la aeronave involucrada,* - *el operador aéreo responsable de la operación,* - *la fecha y hora específica del evento,* - *la altitud registrada al momento de cruzar el punto de control,* - *el dictamen técnico emitido,* - *la acción operacional adoptada como resultado del análisis técnico.* *Desde el punto de vista del seguimiento ambiental, el registro exigido por la submedida debe permitir la trazabilidad completa entre el evento detectado y la gestión realizada, de tal manera que la autoridad ambiental pueda verificar no solo la ocurrencia de los eventos, sino también la gestión técnica que se realiza frente a los mismos.* *En este sentido, la presentación de información consolidada limita la posibilidad de verificar el cumplimiento del registro mensual individualizado exigido por la submedida, en tanto no se evidencia un sistema estructurado de reporte que permita asociar cada evento con su respectivo análisis técnico y gestión operativa.* - *Submedida 2* *En cuanto a la Submedida 2, consistente en analizar en la respuesta dada al peticionario la relación entre las quejas por baja altura y los posibles incumplimientos al procedimiento de abatimiento de ruido, el ICA 21 no incorpora un apartado técnico específico que consolide las quejas recibidas durante el periodo evaluado asociadas a esta tipología.* *La información relacionada con PQRS se presenta dentro del componente social del informe; sin embargo, dicha información no se encuentra articulada con el análisis operacional asociado al cumplimiento del procedimiento de abatimiento de ruido.* *En particular, el ICA no evidencia la existencia de un cruce técnico sistemático entre las quejas ciudadanas y los registros operacionales*

					obtenidos a partir del monitoreo de las estaciones EMRI, lo cual constituye el elemento central de esta submedida. *Adicionalmente, el informe no precisa si durante el periodo evaluado se recibieron o no quejas asociadas específicamente a operaciones por baja altura de aeronaves.* *Desde el punto de vista metodológico, la verificación del cumplimiento de esta submedida requiere que el titular identifique claramente:* - *las quejas recibidas por baja altura de aeronaves,* - *la fecha y localización del evento reportado,* - *la operación aeronáutica asociada a dicha queja,* - *la matrícula de la aeronave involucrada,* - *la altitud registrada en el sistema de monitoreo, y* - *la conclusión técnica frente al cumplimiento o incumplimiento del procedimiento.* *En ausencia de este tipo de análisis, no es posible verificar que las quejas ciudadanas relacionadas con baja altura de aeronaves estén siendo analizadas en relación con los registros operacionales obtenidos por el sistema de monitoreo.* *En este contexto, y con base en la información consolidada por el componente social, se identificó la recepción de peticiones asociadas a presuntas operaciones de aeronaves a baja altura, por ejemplo, los radicados ANLA 20256200089452 (26 de enero de 2025) y 20256200110102 (31 de enero de 2025), ambas registradas en sectores clasificados como Barrio/ fuera del Área de Influencia. Dichas solicitudes fueron trasladadas a la AEROCIVIL mediante el oficio ANLA. 20254000132061 del 4 de marzo de 2025, para su atención en el marco de sus competencias.* *Posteriormente, se verificó que la AEROCIVIL emitió respuesta a través del radicado 2025261030011414 (Id: 1636085), en el cual se abordan de manera general aspectos relacionados con la operación aérea y el ruido aeronáutico.* *"(…) Labor que no es sencilla pues ha de tener sen cuenta que la articulación controlada del desarrollo de las actividades y la protección del ambiente es un asunto de la mayor complejidad, como lo describe la propia Corte Constitucional en la sentencia C- 280 de 2024. "Esta distinción permite comprender el fenómeno de manera integral, concebido como un asunto ambiental complejo, integral y sistémico que para su atención requiere un análisis no solo científico sino desde otros saberes y experiencia".* *En consecuencia, las rutas o trayectorias aéreas, frecuencias, altura, entre otros, del Aeropuerto Internacional El Dorado adicional del cumplimento de la licencia ambiental y estándares Aeronáuticos, corresponde a una labor compleja, técnica y científica para garantizar justamente los que señala la constitución, la ley, los reglamentos y la jurisprudencia, es*

				decir, el trasporte seguro de las personas. Con seguridad para ningún usuario o pasajero y habitante en tierra, seria de buen recibo, que se le informe en pleno vuelo que se adopten procedimientos no seguros o apartarnos de los establecidos, como por menara de ejemplo sobre volar sobre obstáculos naturales como los cerros orientales de Bogotá D.C, pues es de pleno sentido, que en nuestras cosas nos esperan los familiares y seres queridos, y preservación de la vida e integridad personal (…)" *No obstante, de la revisión de dicha respuesta no se evidencia un análisis técnico que relacione de manera directa la queja por presunta baja altura con la verificación del cumplimiento del procedimiento de abatimiento de ruido, particularmente en lo referente a la altitud registrada para el evento reportado.* *En consecuencia, no se evidencia que el titular haya desarrollado el análisis exigido en la Submedida 2, en tanto no se establece una relación técnica entre las quejas por presunta baja altura y los registros operacionales de las EMRI, especialmente en lo relacionado con la verificación de la altitud de las aeronaves involucradas. Por lo tanto, no es posible verificar que las quejas hayan sido analizadas en función del cumplimiento o incumplimiento del procedimiento de abatimiento de ruido, lo cual evidencia el incumplimiento del alcance técnico de esta submedida.* - *Submedida 3* *Respecto de la Submedida 3, que exige informar las acciones implementadas por la AEROCIVIL desde sus competencias para dar cumplimiento a los procedimientos asociados a altura mínima de vuelo y sus resultados semestrales, el ICA 21 se limita a señalar que la reducción de incumplimientos hacia el cierre del semestre:* *"(…) puede interpretarse como un impacto positivo de las acciones de control (…)".* *Sin embargo, el informe no identifica de manera concreta:* - *cuáles fueron las acciones operacionales implementadas,* - *la fecha de implementación de dichas medidas,* - *el alcance operativo de las mismas, ni* - *los resultados verificables derivados de su aplicación.* *(Ver figura de la página 189 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Desde el punto de vista técnico, la variación en el número de eventos de incumplimiento no constituye, por sí sola, evidencia suficiente de gestión correctiva eficaz. Como se observa en la gráfica anterior, el comportamiento mensual presenta variaciones a lo largo del periodo evaluado, con un incremento progresivo entre enero y mayo (de 5 a 11 eventos) y una posterior disminución en junio (6 eventos); sin embargo, esta reducción no configura una tendencia sostenida. En*

				este sentido, dicha variación puede estar influenciada por múltiples factores operacionales, tales como condiciones meteorológicas, intensidad del tráfico aéreo o configuraciones de pista. *En consecuencia, no se demuestra de manera verificable la relación causal entre las acciones implementadas y la reducción de los eventos de incumplimiento, lo cual limita la verificación del cumplimiento material de esta submedida.* *Submedida 4.* *En lo que respecta a la Submedida 4, relacionada con informar las acciones a desarrollar en los casos en que se presenten incumplimientos reiterados por parte de aeronaves respecto de la altura mínima definida en el procedimiento de abatimiento de ruido, el ICA 21 no presenta un análisis estructurado de reincidencias.* *En particular, la información presentada no permite identificar:* - *aeronaves o matrículas con múltiples eventos de incumplimiento,* - *operadores con patrones operacionales recurrentes,* - *criterios definidos para establecer umbral de reincidencia, ni* - *medidas correctivas diferenciadas adoptadas frente a operadores con comportamiento reiterado.* *Desde el punto de vista de la gestión operacional del procedimiento de abatimiento de ruido, la identificación de reincidencias constituye un elemento fundamental para la implementación de acciones correctivas escalonadas, tales como advertencias operacionales, seguimiento específico a determinados operadores o revisión de procedimientos operativos.* *La ausencia de este análisis impide verificar si los eventos detectados corresponden a casos aislados o a patrones operacionales recurrentes, lo cual limita la posibilidad de evaluar la efectividad de las medidas implementadas para garantizar el cumplimiento del procedimiento.* *A partir del análisis realizado se identifican las siguientes limitaciones en la información presentada:* - *ausencia de trazabilidad individual de los eventos* - *ausencia de análisis estructurado de reincidencias* - *ausencia de correlación entre eventos operacionales y quejas ciudadanas* - *ausencia de evidencia documental de acciones correctivas implementadas* *Adicionalmente, el seguimiento reportado por la AEROCIVIL se concentra principalmente en la verificación de alturas mínimas en puntos específicos del procedimiento, sin evidenciarse una evaluación integral de otros componentes operacionales del Manual de Abatimiento de Ruido, tales como:*

				- *cumplimiento de trayectorias publicadas* - *gradientes mínimos de ascenso* - *control operacional integral del procedimiento* *En consecuencia, para el periodo evaluado se verifica el cumplimiento formal de la obligación de remisión de información en el marco del ICA 21, en tanto la AEROCIVIL allegó un informe semestral y los reportes mensuales asociados al seguimiento del Manual de Abatimiento de Ruido.* *No obstante, desde el punto de vista técnico, la información presentada no permite verificar de manera objetiva e integral el cumplimiento material de la medida ambiental asociada al Manual de Abatimiento de Ruido.* *En particular, la información presentada no permite:* - *verificar la trazabilidad individual de los eventos de incumplimiento.* - *identificar reincidencias por operador o matrícula.* - *demostrar la implementación de acciones correctivas.* - *ni evaluar de manera integral el cumplimiento del procedimiento operacional.* *En consecuencia, la información aportada no permite verificar de manera objetiva, estructurada y trazable la implementación efectiva del Manual de Abatimiento de Ruido, conforme a lo dispuesto en la Resolución 1915 de 2020 y la Resolución 3094 de 2023.*
7		***X***		*En el marco del análisis del ICA 21, correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, el Grupo de Seguimiento Ambiental evaluó la información reportada por la AEROCIVIL en relación con la Medida 7, la cual establece la obligación de remitir informes trimestrales a la ANLA sobre el avance en la implementación de los procedimientos PBN (Performance Based Navigation) / RNAV (Random Navigation) y sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido en el área de influencia definida en la Resolución 1728 de 2021.* *En el Formato ICA 1A, la AEROCIVIL indicó que:* *"(…) Mediante el radicado ANLA 20236200316402 del 6 de julio de 2023, se presentó la Información sobre la Implementación de Procedimientos PBN en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá. En este documento, se hacía referencia al Oficio No. 6103-2022028885 fechado el 27 de octubre de 2022, a través del cual se solicitaba el estado de avance en la implementación de los procedimientos PBN en el aeropuerto El Dorado de Bogotá. En ese sentido, es relevante informar que el aeropuerto contó con procedimientos de aproximación (IAP), salida (SID) y llegada (STAR) en conformidad con las directrices de navegación del concepto PBN. Esta situación aseguraba a los operadores una disponibilidad total del 100% en términos de procedimientos PBN para llevar a cabo operaciones de salida y llegada desde y hacia las cuatro pistas*

					designadas (13L/31R - 13R/31L) en el aeropuerto El Dorado de Bogotá (…)" *Del análisis de la información presentada se establece que el contenido reportado no corresponde a un informe trimestral del periodo evaluado, sino a la referencia de una comunicación radicada ante esta Autoridad en el año 2023.* *Asimismo, se evidenció que la AEROCIVIL reutilizó el mismo contenido consignado en los ICA 17, 18, 19 y 20, sin actualizar la información ni emitir nuevos informes dentro del periodo de evaluación correspondiente al ICA 21 (enero-junio de 2025). Esta situación permite concluir que no se dio cumplimiento a la periodicidad trimestral establecida en la medida, en tanto la información reportada no corresponde a análisis técnicos elaborados para los periodos objeto de seguimiento, sino a la reiteración de contenidos previamente presentados ante esta Autoridad.* *La medida 7 establece expresamente la obligación de remitir informes periódicos de carácter trimestral, los cuales deben dar cuenta tanto del estado de aplicación de los procedimientos PBN como de sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido en el área de influencia del proyecto. En este sentido, los informes exigidos deben incorporar análisis técnicos que permitan evaluar la relación entre la aplicación de dichos procedimientos de navegación y la variación de los niveles de presión sonora registrados en el sistema de monitoreo de ruido del aeropuerto.* *No obstante, en el ICA 21 no se incorporaron documentos técnicos estructurados correspondientes a los dos trimestres evaluados del primer semestre del año 2025. Adicionalmente, de la revisión del expediente LAM0209 no se evidencian los informes trimestrales correspondientes al segundo semestre de 2025, los cuales, considerando la fecha de corte documental del presente seguimiento, debieron encontrarse disponibles para su verificación dentro del marco del seguimiento ambiental.* *Técnicamente, la medida no se limita a declarar la existencia o disponibilidad de procedimientos PBN, sino que exige la entrega periódica de informes que permitan verificar:* *a) el comportamiento operacional de dichos procedimientos en la operación real;* *b) la identificación de posibles ajustes, desviaciones o contingencias en su aplicación; y* *c) de manera fundamental, la evaluación objetiva de sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido en las áreas de influencia del aeropuerto.* *En este sentido, la afirmación relativa a la "disponibilidad total del 100% de procedimientos PBN" describe la capacidad operativa del aeropuerto desde la perspectiva aeronáutica; sin embargo, esta información no constituye un análisis ambiental ni permite establecer el efecto real de dichos procedimientos sobre la exposición acústica*

				de la población ubicada en el área de influencia del aeropuerto. En consecuencia, la información aportada no permite verificar que durante el periodo evaluado se haya realizado un seguimiento técnico a las implicaciones acústicas asociadas a la aplicación de la navegación basada en desempeño, conforme a lo exigido por la medida ambiental. *Adicionalmente, se ha constatado en el ICA 21 que con la aplicación de los procedimientos PBN actualmente vigentes, la curva correspondiente al área de influencia de 65 dB ha experimentado una ampliación hacia sectores adicionales que no se encontraban contemplados en la delimitación aprobada mediante la Resolución 1728 de 2021. Este comportamiento evidencia que, lejos de contribuir a una disminución de la huella acústica, los procedimientos PBN aplicados están generando una redistribución espacial de la exposición al ruido aeronáutico que ha ampliado el alcance del impacto hacia áreas urbanas que anteriormente no se encontraban incluidas dentro de dicha delimitación.* *En este contexto, el reporte remitido por la AEROCIVIL carece de información técnica que relacione la aplicación de los procedimientos PBN/RNAV con datos acústicos actualizados del sistema de monitoreo de ruido del aeropuerto. Tampoco presenta análisis comparativos que permitan evaluar la evolución de la exposición acústica desde la entrada en operación de dichos procedimientos ni verificar si la aplicación de estas trayectorias ha contribuido efectivamente a la mitigación del impacto sonoro generado por la operación aérea.* *En relación con la Submedida 1, que establece que cualquier modificación de los procedimientos aeronáuticos de aterrizaje y despegue debe considerar que no se potencialicen los impactos ya identificados y que su implementación debe justificarse técnicamente desde el punto de vista ambiental, la AEROCIVIL señaló que:* *"(…) La AEROCIVIL tiene en cuenta la seguridad operacional e impactos ambientales en caso de modificación de los procedimientos aeronáuticos. (…)"* *De la revisión del ICA 21 y del expediente no se identifican modificaciones a los procedimientos PBN durante el periodo enero-junio de 2025, manteniéndose vigentes los procedimientos implementados en años anteriores. En ese sentido, para el periodo evaluado no se configura una situación que active materialmente la obligación de presentar justificaciones asociadas a cambios operacionales.* *No obstante, la información reportada se limita a una manifestación general sobre la consideración de impactos ambientales en caso de modificaciones, sin que se incluya una declaración expresa que confirme la inexistencia de cambios en los procedimientos durante el periodo evaluado. En este sentido, si bien de la revisión del expediente no se identifican modificaciones, el informe ICA no deja constancia formal de dicha condición, lo cual resulta relevante en el*

				marco de la medida, en tanto esta implica el deber de informar tanto la implementación de cambios como la permanencia de los procedimientos vigentes. En consecuencia, se requiere que el titular reporte de manera explícita, en cada periodo, si se presentaron o no modificaciones a los procedimientos aeronáuticos. *Respecto de la Submedida 2, que exige presentar a la ANLA con mínimo dos meses de anterioridad a la implementación de cambios en procedimientos PBN y trayectorias aéreas las modelaciones predictivas del escenario pretendido, incluyendo su efecto en el área de influencia definida en la Resolución 1728 de 2021, la AEROCIVIL indicó que:* *“(…) Para el periodo reportado, la acción no aplica, toda vez que no se presentaron cambios en los procedimientos ni en las trayectorias aéreas. En caso de requerirse el cambio, la Aerocivil realizará la notificación correspondiente a la Autoridad Ambiental (…)”* *De la revisión del expediente y del ICA 21 no se identifican modificaciones operacionales durante el periodo enero-junio de 2025, por lo que la condición de no aplicación resulta coherente con la ausencia de cambios reportados.* *En consecuencia, para el periodo de análisis, el Grupo de Seguimiento Ambiental concluye que la AEROCIVIL no presentó los informes trimestrales exigidos por la Medida 7, ni desarrolló un análisis técnico específico que permita evaluar el avance en la implementación de los procedimientos PBN y sus implicaciones verificables en la reducción de los niveles de ruido en el área de influencia definida en la Resolución 1728 de 2021.* *La información consignada en el ICA 21 se limita a referenciar comunicaciones de vigencias anteriores y a describir la disponibilidad operativa de procedimientos PBN, sin incorporar una evaluación acústica actualizada, comparaciones entre escenarios operacionales ni análisis correlacional con los niveles de presión sonora registrados en las estaciones de monitoreo.* *Si bien los informes mensuales de monitoreo de ruido incorporan información relacionada con la operación aérea, altitud de las aeronaves, seguimiento a procedimientos de abatimiento de ruido y análisis estadísticos de los niveles acústicos registrados por las estaciones EMRI, dichos documentos no constituyen informes de seguimiento a la implementación de los procedimientos PBN ni desarrollan una evaluación técnica de sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido.* *Adicionalmente, el propio informe señala que el análisis efectuado no puede considerarse una evaluación del cumplimiento de los procedimientos aeronáuticos, sino únicamente un insumo de seguimiento al comportamiento de las operaciones aéreas, lo cual evidencia que la información allí contenida no satisface el alcance exigido por la Medida 7.*

				Por ende, el Grupo de Seguimiento Ambiental concluye que la AEROCIVIL no cumple con lo establecido en la medida 7 y en la submedida 1, de esta durante el periodo evaluado.
8		***X***		*En el marco de la revisión del ICA 21, correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, y considerando la fecha de corte documental del expediente en febrero de 2026, el Grupo de Seguimiento Ambiental evaluó la información presentada por la AEROCIVIL en relación con la medida 8, la cual establece la obligación de 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, adoptado mediante Resolución 1599 de 20 de agosto de 2020 de la AEROCIVIL.* *En el Formato ICA 1A, la AEROCIVIL indicó que:* *"(…) Mediante el informe de monitoreo de ruido aeronáutico y correlación entregado por el CMAA mensualmente, en el capítulo 8.5 'Análisis y seguimiento Resolución 1599 de 2020', se realiza el seguimiento mensual a la implementación del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea.* *Adicionalmente dentro del documento ICA 21, sección 3.3.3 Componente de Ruido - 3.3.3.4 Reducción sobre eventos superiores máximo estándar permisible de nivel de ruido se presenta el análisis semestral respectivo. Para el periodo de análisis, se confirma que el panorama de operaciones de carga con emisiones superiores a 94 dB en el primer semestre de 2025 está fuertemente dominado por Aerosucre, seguido por Uniworld Air Cargo como segundo operador en relevancia. La presencia de National Airlines, aunque limitada, no debe subestimarse por su potencial para contribuir a episodios de alto impacto sonoro, especialmente en meses con mayor concentración de vuelos nocturnos o en franjas horarias sensibles.* *Ver Anexo 3. Reportes de laboratorio - 2. Ruido (…)".* *A partir de la revisión del capítulo 8.5 de los informes mensuales correspondientes al periodo enero–junio de 2025, así como de la sección 3.3.3.4 "Reducción sobre eventos superiores máximo estándar permisible de nivel de ruido" contenida en el ICA 21, se evidenció que la información presentada por la AEROCIVIL se fundamenta en el registro de eventos que superan el nivel máximo permisible de 94 dB(A) Lmax, la emisión de dictámenes técnicos asociados a dichos eventos y su consolidación por operador aéreo.* *Desde el punto de vista técnico, esta información corresponde a la operación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento, en tanto permite identificar excedencias puntuales del nivel máximo permisible y activar los mecanismos de control asociados. En este sentido, se reconoce que la AEROCIVIL realiza la medición de*

				niveles de presión sonora, la detección de eventos por encima del umbral establecido y la generación de dictámenes técnicos conforme al procedimiento definido en la Resolución 01599 de 2020. *No obstante, la estructura bajo la cual se presenta dicha información limita su utilización como herramienta de evaluación ambiental del comportamiento del ruido aeronáutico en el periodo objeto de seguimiento. En efecto, las tablas de operadores aéreos y cantidad de dictámenes realizados evidencian que los valores reportados corresponden a un consolidado histórico acumulado desde la implementación del protocolo en septiembre de 2020, el cual se actualiza progresivamente con la incorporación de nuevos eventos. Este enfoque permite identificar la recurrencia de eventos y los operadores asociados a lo largo del tiempo.* *No obstante, al integrar información de múltiples periodos sin una discriminación temporal para el periodo evaluado (enero–junio de 2025), no es posible identificar de manera clara el comportamiento del indicador en dicho intervalo ni analizar su evolución en los términos requeridos por la medida, particularmente en lo relacionado con la estructuración de resultados por trimestres y su correspondiente análisis técnico.* *“(…)* *(Ver tabla de la página 194 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *(…)“* *De manera consistente con lo anterior, las gráficas de “Cantidad de eventos aéreos con nivel superior a 94 dB(A) Lmax” incluidas en los informes mensuales presentan un comportamiento dinámico, en tanto los valores reportados para el año 2025 se actualizan progresivamente con la incorporación de nuevos periodos de análisis en cada corte mensual. En este sentido, los resultados corresponden a información acumulada del año en curso y no a valores consolidados e independientes para cada mes evaluado.* *Por su parte, en relación con la gráfica incorporada en el ICA 21 “Cantidad de eventos aéreos con nivel superior a 94 dB(A) Lmax - ICA 21”, se precisa que la información presentada corresponde a un consolidado anual, no obstante, el documento no explicita de manera clara dicho alcance temporal ni la metodología de consolidación utilizada, lo cual puede inducir a interpretaciones erróneas sobre el periodo efectivamente analizado y limita la trazabilidad e interpretación técnica de los resultados reportados para el primer semestre de 2025.* *“(…)* *(Ver figura de la página 195 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)*

				(…)" *Ahora bien, a partir de la revisión de las gráficas mensuales correspondientes al periodo enero–junio de 2025, se evidencia que los valores reportados presentan variaciones entre los diferentes cortes de seguimiento, en función de la actualización progresiva de la información acumulada para el año 2025.* *"(…)* *(Ver figuras de la página 195 a 198 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *(…)"* *Las gráficas mensuales evidencian la variación en el número de dictámenes durante el periodo enero–junio de 2025, con un comportamiento no uniforme y un promedio aproximado de 40,7 dictámenes mensuales. No obstante, esta información, aunque permite identificar fluctuaciones intra-periodo, no se acompaña de análisis orientados a evaluar la evolución de la exposición sonora ni la efectividad del protocolo como instrumento de gestión, lo cual limita su utilidad para verificar el cumplimiento de la medida 8.* *Así mismo, las gráficas presentadas corresponden a valores promedio mensuales, lo cual tiende a atenuar la variabilidad real del comportamiento del indicador. En efecto, el uso de promedios reduce la visibilidad de picos o incrementos puntuales en el número de dictámenes asociados a eventos que superan el umbral de 94 dB(A) Lmax. Esta situación se evidencia al contrastar dichos valores con la siguiente gráfica, en la cual se presenta el número total de dictámenes registrados en el semestre.* *(Ver figura de la página 198 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Al comparar la gráfica consolidada incluida en el ICA 21 con la correspondiente al mes de junio de 2025, se evidencia una diferencia en el valor reportado para el indicador "dictamen promedio por año" para el año 2025, el cual se presenta aproximadamente en 31 en el ICA 21 y en 41 en el reporte mensual de junio. Si bien este indicador corresponde a un promedio asociado al comportamiento anual, en el caso evaluado ambos productos se construyen con información correspondiente al mismo periodo de referencia (enero–junio de 2025), por lo que los valores reportados deberían ser consistentes entre sí.* *La diferencia identificada evidencia la ausencia de claridad en el criterio de cálculo y consolidación de la información, sin que se presente una explicación que permita justificar esta variación. Esta situación limita la trazabilidad, consistencia y confiabilidad de los resultados reportados.*

					En este contexto, la información presentada corresponde a un seguimiento operativo del cumplimiento del umbral de 94 dB(A) Lmax; sin embargo, no constituye una evaluación del comportamiento del fenómeno acústico ni del desempeño del protocolo como instrumento de gestión ambiental del ruido, en los términos exigidos por la Medida 8. En particular, no se desarrollan análisis orientados a evaluar la evolución de la exposición sonora en el área de influencia, ni a determinar la efectividad de las medidas implementadas para la reducción del impacto acústico en periodos definidos. *Este alcance limitado resulta consistente con lo evidenciado en el flujograma del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea, en el cual se establece que dicho instrumento no se restringe a la medición de niveles de presión sonora ni a la identificación de eventos que superan el umbral de 94 dB(A) Lmax, sino que comprende un proceso integral que incluye la evaluación del cumplimiento, el reporte de excedencias y la implementación de acciones orientadas al control del ruido generado por la operación aérea.* *<u>En este sentido, si bien la información presentada por la AEROCIVIL da cuenta de las etapas de medición y detección de eventos, no se evidencia el desarrollo de las fases posteriores asociadas a la evaluación del comportamiento acústico ni a la gestión del impacto, en tanto no se incorporan análisis que permitan establecer la evolución de la exposición sonora, ni la efectividad de las medidas implementadas para su control en el área de influencia del aeropuerto.</u>* *Adicionalmente, se precisa que la obligación establecida en la Medida 8 implica la presentación de informes de carácter trimestral, orientados a evidenciar los resultados de la implementación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea, adoptado mediante Resolución 1599 de 26 de agosto de 2020, de la Aeronáutica Civil. En este sentido, si bien el titular incorpora información dentro del ICA 21, esta se presenta a partir de compilaciones acumuladas, análisis mensuales y un análisis semestral, sin que se identifiquen de manera clara resultados estructurados para los trimestres enero–marzo y abril–junio de 2025.* *En tal sentido, para el periodo objeto de evaluación no se evidencia información que permita verificar de manera explícita los resultados del protocolo en términos trimestrales para el primer semestre de 2025. Esta situación limita la verificación del cumplimiento del alcance técnico de la medida, en tanto no se dispone de análisis diferenciados que permitan evaluar el comportamiento del indicador y la evolución del desempeño del protocolo en cada trimestre, tal como lo exige la obligación ambiental.* *Por otra parte, en relación con la revisión bianual prevista en el artículo tercero de la Resolución 1599 de 26 de agosto de 2020, se precisa que dicha obligación sigue un ciclo bianual que inició su fase actual en julio de 2022, por lo que su siguiente verificación*

				corresponde al segundo semestre de 2026. En consecuencia, para el periodo objeto de análisis no resulta exigible la evaluación de dicho componente. *Con base en lo anterior, el Grupo de Seguimiento Ambiental considera que, para el periodo enero–junio de 2025, la información presentada por la AEROCIVIL no permite verificar el cumplimiento de la Medida 8 en los términos exigidos.* *Si bien el titular reporta información asociada al seguimiento del umbral de 94 dB(A) Lmax, esta se presenta mediante análisis mensuales, un consolidado semestral y datos acumulados, sin que se evidencie una estructuración por trimestres que permita evaluar de manera diferenciada los periodos enero–marzo y abril–junio de 2025. Esta situación limita la posibilidad de analizar el comportamiento del indicador en los intervalos definidos por la medida.* *Adicionalmente, el uso de valores promedio, así como la incorporación de información acumulada y comparaciones interanuales, introduce limitaciones en la trazabilidad y consistencia de los resultados, en tanto no permite identificar de manera diferenciada el comportamiento del indicador dentro del periodo evaluado. En consecuencia, esta forma de presentación restringe la posibilidad de analizar variaciones intra-periodo y de evaluar el desempeño del sistema de control de ruido en los términos exigidos por la medida.* *En este contexto, la información presentada da cuenta de actividades de seguimiento operativo, pero no constituye una evaluación ambiental del comportamiento del ruido aeronáutico ni del desempeño del protocolo en los términos previstos en la Medida 8.*
9		***X***		*En el marco de la revisión del ICA 21, correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, y considerando la fecha de corte documental del expediente del 13 de febrero de 2026, el Grupo de Seguimiento Ambiental evaluó la información reportada por la AEROCIVIL respecto de la Medida 9, la cual establece la obligación de presentar un informe semestral que relacione las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia asociados al componente ruido.* *En el Formato ICA 1A, la AEROCIVIL manifestó que:* *"(…) En el Ver Anexo 13. Calidad de ruido - 13.13. Investigaciones activas, se relaciona el oficio proveniente del grupo de investigaciones y sanciones en el cual se relacionan los procesos de investigación en curso sobre posibles infracciones a normas de ruido en el Aeropuerto El Dorado (…)".* *A partir de la revisión del Anexo 13, se identificó que la información presentada corresponde a un oficio interno mediante el cual se reportan seis (6) investigaciones en curso por presuntos*

				incumplimientos a normas de ruido en el Aeropuerto Internacional El Dorado. Dichas investigaciones se encuentran asociadas principalmente a incumplimientos del Sistema de Cuota de Ruido (QC) y a restricciones horarias ambientales, con fechas de ocurrencia correspondientes a los años 2022 y 2023. *Desde el punto de vista técnico, la información aportada permite evidenciar la existencia de procesos administrativos en curso frente a presuntos incumplimientos en materia de ruido, lo cual da cuenta de la activación de los mecanismos de control sancionatorio en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.* *No obstante, al contrastar esta información con el alcance específico de la medida 9, se establece que la obligación no se limita a la relación de investigaciones en curso, sino que exige la presentación de un informe semestral que dé cuenta de las acciones adelantadas frente a los incumplimientos, incluyendo su seguimiento técnico y la consolidación de los casos en trámite.* *Bajo este criterio, el documento aportado corresponde a un listado de procesos administrativos, sin que se desarrollen los elementos necesarios para verificar la gestión adelantada durante el periodo evaluado (enero–junio de 2025). En particular, no se evidencia información relacionada con actuaciones adelantadas en el periodo, avances procesales, decisiones adoptadas, medidas correctivas implementadas o cierre de investigaciones.* *De igual forma, no se presenta la consolidación de los casos en trámite ni un análisis que permita establecer la evolución de los procesos o la efectividad de las acciones frente a los incumplimientos identificados, lo cual limita la posibilidad de evaluar la gestión adelantada por la AEROCIVIL en materia de control del ruido.* *Adicionalmente, se observa que el soporte documental aportado corresponde al mismo oficio presentado en el periodo anterior (ICA 20), sin que se incorporen actualizaciones o desarrollos adicionales para el periodo evaluado. En este sentido, la información no refleja la dinámica propia de los procesos administrativos ni permite verificar la evolución de los casos durante el periodo objeto de seguimiento.* *Al respecto, se precisa que, en el marco de la medida 9, el titular debe reportar de manera actualizada el estado de los procesos, incluyendo las actuaciones adelantadas, las variaciones presentadas o, en su defecto, la indicación expresa de que no se han registrado avances. La ausencia de esta actualización limita la verificación de la gestión adelantada durante el periodo evaluado.* *Al respecto, se precisa que, en el marco de la medida 9, el titular debe reportar de manera actualizada el estado de los procesos, incluyendo las actuaciones adelantadas, las variaciones presentadas o, en su defecto, la indicación expresa de que no se han registrado avances. La ausencia de esta actualización limita la verificación de la gestión adelantada durante el periodo evaluado.*

				En este contexto, la información presentada no permite verificar la gestión adelantada por la AEROCIVIL frente a los incumplimientos en materia de ruido ni el seguimiento técnico de los casos en trámite, en los términos exigidos por la Medida 9. *En consecuencia, el Grupo de Seguimiento Ambiental concluye que, para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, la AEROCIVIL NO CUMPLE con la medida 9, en tanto la información presentada no permite verificar las acciones adelantadas frente a los incumplimientos ni el seguimiento técnico y consolidado de los casos en trámite, ni evidencia una actualización del estado de los procesos correspondiente al periodo evaluado.*
10		***X***		*En el marco de la revisión del ICA 21, correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, y considerando la fecha de corte documental del expediente en febrero de 2026, el Grupo de Seguimiento Ambiental evaluó la información presentada por la AEROCIVIL en el Formato ICA 1A y en el Anexo 13.14 "Informe conceptos de altura", con el fin de verificar el cumplimiento de la Medida 10 de la Ficha PMA-01, la cual establece la obligación de remitir un informe semestral de los usuarios a quienes 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.* *En el Formato ICA 1A, la AEROCIVIL indicó que:* *"(…) Dentro del Anexo 13. Calidad de ruido-13.14. Informe conceptos de altura, se presenta el informe que relaciona las solicitudes recibidas entre enero y junio de 2025 relacionadas con el concepto de uso de suelo y recomendaciones de mitigación de impactos de ruido, justificando la incompatibilidad de los predios analizados para construcción residencial con el área de influencia del aeropuerto el dorado, así como algunas medidas de mitigación de ruido para las edificaciones (…)".* *A partir de la revisión del Anexo 13.14, se constató que el documento incluye una relación de solicitudes tramitadas durante el primer semestre de 2025, en la cual se identifican variables como fecha de radicado, asunto, remitente, dirección del predio, clasificación dentro del área de influencia, localidad y barrio. La información evidencia que la mayoría de las solicitudes corresponden a consultas asociadas a acciones de mitigación de impactos por ruido y compatibilidad de uso del suelo, principalmente en predios ubicados en las localidades de Engativá y Fontibón, varios de ellos clasificados dentro del área de influencia acústica del aeropuerto.* *(Ver tabla de la página 202 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *A partir de la revisión del Anexo 13.14, se constató que el documento incluye una relación de solicitudes tramitadas durante el primer semestre de 2025, en la cual se identifican variables como fecha de radicado, asunto, remitente, dirección del predio, clasificación dentro*

				del área de influencia, localidad y barrio. La información evidencia que la mayoría de las solicitudes corresponden a consultas asociadas a acciones de mitigación de impactos por ruido y compatibilidad de uso del suelo, principalmente en predios ubicados en las localidades de Engativá y Fontibón, varios de ellos clasificados dentro del área de influencia acústica aeropuerto. *Desde el punto de vista técnico, se reconoce que la AEROCIVIL adelanta la evaluación de solicitudes relacionadas con el uso del suelo en zonas expuestas a ruido aeronáutico y que, en coherencia con la normativa aplicable, los conceptos emitidos tienden a restringir o condicionar el desarrollo de usos residenciales en dichas áreas, en función de la exposición a niveles elevados de presión sonora.* *No obstante, al contrastar el contenido del informe con el alcance específico de la medida 10, se establece que la obligación no se limita a relacionar las solicitudes atendidas, sino que exige demostrar de manera verificable que, para cada usuario, se comunicaron formalmente las obligaciones específicas en materia de requerimientos acústicos de construcción y las áreas de restricción por ruido aplicables al predio evaluado.* *En este sentido, la información presentada corresponde a un listado descriptivo de solicitudes, sin que se aporten elementos que permitan verificar el contenido técnico de los conceptos emitidos ni la comunicación efectiva de las obligaciones a los usuarios. En particular, no se aportan elementos que permitan establecer las condiciones específicas comunicadas a cada solicitante en materia de requerimientos acústicos o restricciones por ruido.* *De igual forma, no se aporta evidencia documental que permita verificar la trazabilidad del proceso, esto es, la correspondencia entre la solicitud radicada, el concepto emitido y la comunicación formal de las obligaciones al solicitante. Esta ausencia limita la posibilidad de evidenciar la gestión adelantada por la AEROCIVIL en el marco de la medida, en tanto no permite establecer de manera verificable que la información sobre restricciones y requerimientos acústicos haya sido efectivamente comunicada a los usuarios.* *Se precisa que el alcance de la presente evaluación no se orienta a analizar el contenido técnico de los conceptos emitidos ni a interferir en las competencias propias de la autoridad aeronáutica, sino a verificar que dicha gestión haya sido realizada y debidamente soportada. En este sentido, la verificación se centra en la existencia de elementos que permitan evidenciar la comunicación efectiva de las obligaciones a los usuarios.* *Adicionalmente, al comparar la información presentada con la remitida en el periodo anterior (ICA 20), se evidencia que la estructura del informe mantiene el mismo enfoque descriptivo, sin incorporar mejoras sustanciales en términos de contenido técnico ni de trazabilidad, pese a que previamente se habían identificado estas mismas limitaciones en el ejercicio de seguimiento ambiental. Esta situación refleja una reiteración de debilidades en el reporte que impide verificar el cumplimiento efectivo de la medida.*

				Se precisa igualmente que la obligación establecida en la medida 10 se circunscribe a la comunicación de las restricciones y requerimientos acústicos por parte de la AEROCIVIL, sin que implique competencias en materia de control urbanístico o de otorgamiento de licencias de construcción, las cuales corresponden a otras autoridades. No obstante, dicha delimitación de competencias no exime al titular de garantizar que la información técnica sea comunicada de manera clara, verificable y trazable a los usuarios. *Adicionalmente, esta Autoridad Ambiental reitera su preocupación frente a la expansión y/o densificación urbana de carácter residencial en zonas que se encuentran dentro del área de influencia acústica del Aeropuerto Internacional El Dorado. En este contexto, se resalta la importancia de que la información reportada por la AEROCIVIL permita verificar de manera clara, detallada y trazable la comunicación efectiva de las restricciones y obligaciones acústicas a los usuarios, como insumo técnico para la toma de decisiones por parte de las autoridades competentes y de los particulares, en relación con el uso del suelo en el entorno aeroportuario.* *En tal sentido, resulta pertinente señalar que esta situación ha sido objeto de análisis interinstitucional, en tanto la ANLA participó el 19 de noviembre de 2025 en una "Mesa Resolutiva Interinstitucional" convocada por la Personería Distrital de Bogotá Delegada para Asuntos de Planeación, en la cual se abordaron aspectos relacionados con la delimitación y gestión de las áreas de influencia aeroportuaria en la ciudad, particularmente en torno al Aeropuerto Internacional El Dorado. En dicho espacio participaron entidades del orden distrital y nacional, incluyendo la AEROCIVIL, curadurías urbanas y la Secretaría Distrital de Planeación, evidenciándose la necesidad de fortalecer la articulación institucional frente al control del uso del suelo en zonas expuestas a ruido aeronáutico.* *Este contexto refuerza la importancia de que la información reportada por la AEROCIVIL permita verificar de manera clara, detallada y trazable la comunicación efectiva de las restricciones y obligaciones acústicas a los usuarios, como insumo técnico para la toma de decisiones por parte de las autoridades competentes y de los particulares, en relación con el uso del suelo en el entorno aeroportuario.* *En este sentido, la información presentada no permite verificar que las obligaciones en materia de requerimientos acústicos de construcción y restricciones por ruido hayan sido efectivamente comunicadas a los usuarios, en los términos exigidos por la Medida 10.*
11		***X***		*En el marco de la revisión del ICA 21, correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, y considerando la fecha de corte documental del expediente en febrero de 2026, el Grupo de Seguimiento Ambiental evaluó la información reportada por la AEROCIVIL respecto de la Medida 11, la cual establece la obligación de completar el estudio de vibraciones, ampliando el área de cobertura en la localidad de Fontibón y el*

					municipio de Funza, e incorporando la caracterización de las tipologías estructurales presentes en el área de influencia. *En el Formato ICA 1A, la AEROCIVIL indicó:* *“(…) Dentro del Anexo 10. Vibraciones se presenta el trabajo realizado con las comunidades de las localidades de Fontibón y Engativá durante el segundo semestre del año 2024, donde el principal objetivo fue el monitoreo de vibraciones dentro de 14 polígonos previamente establecidos, los cuales tuvieron el apoyo de las juntas de acción comunal lo que benefició la ejecución de los mismos. Se proyecta entregar el informe total de ruido durante el segundo semestre del año 2025 (…)”* *A partir de la revisión del Anexo 10 allegado en el ICA 21, se evidenció que el documento corresponde al informe técnico denominado “Informe Vibraciones Octubre - Diciembre 2024”, elaborado en el marco del contrato CMAA, el cual ya había sido presentado y evaluado en el ICA 20.* *En efecto, el documento describe actividades de monitoreo realizadas entre octubre y diciembre de 2024, incluyendo la instalación de equipos en distintos puntos dentro de polígonos definidos, el uso de acelerómetros (equipo Orión), y el avance operativo del programa de medición, reportando un cumplimiento aproximado del 53,3% de ejecución de monitoreos. Asimismo, se evidencia que el enfoque del informe es de carácter operativo, centrado en la instalación de equipos, cronogramas, socialización comunitaria y registro de actividades de campo.* *Adicionalmente, se identifica que el documento corresponde al mismo informe técnico previamente allegado y evaluado en el ICA 20, sin que en el ICA 21 se evidencie la incorporación de información actualizada, avances adicionales en la ejecución del monitoreo ni desarrollo metodológico o analítico complementario.* *No obstante, al contrastar el contenido del documento con el alcance específico de la medida 11, se establece que la información presentada no corresponde a un estudio completo de vibraciones, sino a un reporte parcial de avance operativo, sin que se evidencie el desarrollo integral exigido por la obligación ambiental.* *Desde el punto de vista técnico, la Medida 11 exige el cumplimiento de cuatro componentes fundamentales: (i) caracterización estructural de predios; (ii) metodología de evaluación de vulnerabilidad; (iii) ejecución completa del monitoreo en el área definida; y (iv) análisis integral con conclusiones técnicas. Frente a estos elementos, se observa lo siguiente:* *1. Caracterización estructural de predios:* *El documento no presenta un inventario detallado de tipologías constructivas, sistemas estructurales, materiales, antigüedad ni condiciones de vulnerabilidad de las edificaciones. La información se limita a la identificación de casas monitoreadas dentro de polígonos,*

				sin desagregación técnica que permita analizar la respuesta estructural frente a vibraciones. *2. Metodología de vulnerabilidad estructural:* *Si bien se menciona el uso de equipos y la referencia a estándares como la norma DIN 4150, no se evidencia la aplicación de una metodología estructurada de evaluación de vulnerabilidad predio a predio. No se presentan criterios de clasificación de riesgo, ni correlaciones entre niveles de vibración y posibles efectos estructurales diferenciados por tipología constructiva.* *3. Ejecución del monitoreo:* *El informe evidencia un avance parcial del monitoreo (53,3%), sin que se demuestre la culminación del proceso. Adicionalmente, no se presentan resultados correspondientes al primer semestre de 2025 ni evidencia de ampliación efectiva del monitoreo en el municipio de Funza más allá de lo ya reportado previamente.* *4. Análisis y conclusiones técnicas:* *El documento no desarrolla un análisis técnico consolidado de los datos obtenidos. Las conclusiones presentadas son de carácter operativo (dificultades de acceso, coordinación comunitaria), sin que se determine si los niveles de vibración registrados generan o no afectaciones estructurales, ni se establezcan escenarios de riesgo o recomendaciones técnicas.* *Adicionalmente, se identifica que la información presentada en el ICA 21 corresponde sustancialmente al mismo documento técnico allegado en el ICA 20, sin incorporación de avances metodológicos, nuevos resultados, ampliación de cobertura ni desarrollo analítico adicional. Esta situación evidencia una reiteración del mismo soporte técnico, sin que se demuestre progreso en el cumplimiento de la medida.* *Por otra parte, la manifestación de la AEROCIVIL respecto a que "se proyecta entregar el informe total durante el segundo semestre del año 2025" no constituye cumplimiento de la obligación, en tanto la medida exige la culminación del estudio dentro de los periodos de seguimiento y no la simple proyección de entrega futura.* *En este sentido, considerando que la medida 11 no es de carácter meramente informativo sino de resultado (culminación del estudio), y que no se evidencia en el ICA 21 ni en el expediente documentación adicional que permita verificar avances posteriores al informe ya presentado en el ICA 20, se concluye que la obligación no ha sido cumplida.* *En consecuencia, el Grupo de Seguimiento Ambiental concluye que, para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, la AEROCIVIL no cumple con la Medida 11, en tanto la información presentada corresponde sustancialmente a un informe*

				previamente allegado en el ICA 20, sin que se evidencie la incorporación de avances técnicos, metodológicos o analíticos que permitan confirmar el desarrollo progresivo del estudio. Asimismo, no se demuestra la culminación del monitoreo en el área definida, ni se presenta un análisis técnico integral de los resultados obtenidos, ni conclusiones que permitan establecer la existencia o no de afectaciones estructurales en función de las tipologías constructivas presentes. En este sentido, no se demuestra el cumplimiento del alcance exigido por la medida, el cual corresponde a la finalización del estudio de vibraciones en los términos establecidos por la obligación ambiental.

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones ***FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire***						
Impacto atendido	***Medidas de Manejo***	***Tipo de Medida***				***Hace parte de acuerdo de consulta***
		Prevención	***Mitigación***	***Corrección***	***Compensación***	***SI/NO***
Alteración de la calidad del aire por gases contaminantes (CO2, CO, SOX, NOX, O3). *• Alteración de la calidad del aire por material Particulado (PM10 Y PM2.5)* *• Aumento de niveles de presión sonora*	***Medida 1. Medidas de manejo enfocadas a operaciones, procedimientos y fuentes de emisión.*** ***Submedida 1.*** *Consolidación de la política aeroportuaria bajo las siguientes reglas:* • *Implementación de los aterrizajes verdes que consisten en la toma de tierra de los aviones a mínima potencia y el motor al ralentí. Con Flaps 3.* • *El Uso de un valor de IFF para lograr que el avión se mantenga más tiempo en crucero y descienda "más limpio" y así logrando un ahorro en combustible.* • *Implementación en lo posible del remolque de las aeronaves bajo los lineamientos establecidos por la Aeronáutica Civil, en cuanto a procedimientos para el movimiento y estacionamiento de las aeronaves en las plataformas del Aeropuerto El Dorado.* • *Restricción el uso de los APU en las aeronaves si se dispone de fuentes de suministro de alternativa en la puerta / puesto de estacionamiento.* • *Implementación del rodaje de llegada con menos de todos los motores en funcionamiento y rodaje de salida con menos de todos los motores en funcionamiento.*	***X***	***X***			***NO***

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones ***FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire***						
	• *Realizar una aproximación limpia bajando el tren de aterrizaje.* • *Implementación de los procedimientos de espera en tierra minimizando el ruido de espera y las emisiones del consumo de combustible / CO2; por esta razón es mejor que las salidas esperen en tierra y se liberen las esperas de llegada.* • *A partir del 01/01/2025 todos los explotadores aéreos que operan en el Aeropuerto Internacional ElDorado, deberán emplear tecnología de procedimientos PBN/RNAV en sus aeronaves, y presentar informes previamente del avance de integración de estos nuevos sistemas en su flota aérea.* • *Habilitación y control de rutas y horarios disponibles para el tráfico aéreo, disminuyendo las distancias en los recorridos realizados por las aeronaves.* ***Submedida 2.*** *Reconversión Flota Aérea: La Aerocivil notificará y realizará seguimiento mediante acto administrativo de seguimiento, sobre el cumplimiento de los operadores que se acojan al Plan de Reconversión de Flota Aérea estipulado en el marco de aplicación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado; donde se presentarán informes trianuales que expongan los avances, acuerdos y proyecciones sobre temas de la reconversión de flota aérea****.* *Actividades para asegurar una correcta evaluación, determinación y seguimiento de los objetivos de reducción de los contaminantes atmosféricos en el proyecto:* ***Submedida 3.*** *Evaluación de la evolución temporal e identificación de las tendencias en el tiempo de todos los contaminantes en los últimos 5 años, identificando eventos críticos de contaminación y/o condiciones que puedan estar influyendo en incrementos de los contaminantes atmosféricos.* ***Submedida 4.*** *Determinar los objetivos de reducción anuales para cada contaminante teniendo en cuenta la proyección de modificación de los límites normativos contemplado en la resolución 2254 de 1 de noviembre de 2017.* ***Submedida 5.*** *Seguimiento del indicador “Evolución de la generación de emisiones (EV)” para verificar el cumplimiento de los objetivos de reducción establecidos.*					

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones ***FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire***						
	Medida 2. Medidas de manejo en los receptores. ***Submedida 1.*** *Diseñar, instalar y operar un Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire Industrial fijo (SVCAI) para los contaminantes primarios PM10, PM2,5, SO2, NO2, O3 y CO, el cual recoja valores de inmisión en el área de influencia de las zonas de operación aeroportuaria en los términos requeridos por los protocolos de calidad del aire vigentes y según lo establecido en el Plan de Seguimiento y Monitoreo.* ***Submedida 2****. Incluir dentro del diseño del SVCA la operación de una o más estaciones móviles por el periodo de tiempo mínimo recomendado por el Protocolo de Calidad del Aire según la época de lluvias, la ubicación será en zonas cercanas de las obras y solo operarán siempre y cuando las mismas tengan una duración planificada de más de 15 días.* ***Submedida 3.*** *Realizar monitoreos de calidad del aire para los contaminantes: PM10, PM2,5, SO2, NO2, O3 y CO en el área de influencia de acuerdo con el protocolo nacional de calidad de aire.* ***Submedida 4.*** *Realizar identificación de fuentes y valoración de emisiones de CO2.* ***Submedida 5.*** *Calcular Indicadores de Calidad del Aire con el objeto de determinar la cantidad de población expuesta a los diferentes niveles de concentración de contaminantes asociados al Aeropuerto.* *Los monitoreos de los niveles de calidad del aire serán utilizados para ajustar los datos, resultado de la modelación de calidad del aire.*	***X***				***NO***
Indicadores de la ficha del Plan de Manejo Ambiental						
Eficiencia energética en las operaciones áreas (EE)	$EE = \left(\frac{\left(\frac{consumo\ total\ de\ energía\ año}{RPKS} - \frac{Consumo\ total\ de\ energía\ año\ anterior}{RPKS} \right)}{\frac{Consumo\ total\ de\ energía\ año\ anterior}{RPKS}} \right) * 100$					
Evolución de la generación de emisiones (EV)	$EV = \left(\frac{Emisiones\ promedio\ por\ contaminante\ en\ el\ año\ actual}{emisiones\ promedio\ por\ contaminante\ en\ el\ año\ anterior} \right) - 1$					
Reducción de la curva de isoconcentración en áreas aledañas mediante gestión para el manejo, control y	$RA = \left(\frac{Área\ abarcada\ por\ el\ límite\ máximo\ por\ contaminante\ en\ el\ año\ actual\ /}{Área\ abarcada\ por\ el\ límite\ máximo\ por\ contaminante\ en\ el\ año\ anterior} \right) - 1$					

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire	
disminución de la generación de emisiones (RA)	
Riego (R)	$R = \frac{No.\ De\ veces\ de\ riego\ (humedecimiento)\ de\ zonas\ que\ lo\ requieren\ en\ el\ día}{No.\ De\ veces\ de\ riego\ (humedecimiento)\ de\ zonas\ que\ lo\ requieren\ programadas\ en\ e}$
Certificación de vehículos (CV)	$CV = \frac{No.\ De\ vehículos\ con\ certificado\ de\ gases}{No.\ De\ vehículos\ utilizados\ en\ la\ etapa\ de\ operación\ y/o\ desmantelamiento}$
Cumplimiento de la norma vigente de ruido ambiental (NR)	$NR = \left(\frac{Mediciones\ que\ cumplen\ con\ los\ límites\ máximos\ permisibles\ para\ la\ norma\ vigen}{Número\ de\ mediciones\ de\ ruido\ ambiental}\right.$
Cumplimiento de la norma vigente de los parámetros monitoreados en calidad del aire (NA)	$NA = \left(\frac{\sum parámetros\ que\ cumplen\ con\ los\ límites\ máximos\ permisibles\ para\ la\ norma\ vig}{Número\ de\ parámetros\ monitoreados\ de\ calidad\ del\ aire}\right)$

Análisis de cumplimiento de indicadores

En el marco de la revisión del ICA 21, el Grupo de Seguimiento Ambiental evaluó los indicadores de cumplimiento asociados a la Medida de Manejo PMA-02, relacionados con el control de emisiones y la calidad del aire en el área de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado. Estos indicadores incluyen aspectos como la eficiencia energética en las operaciones aéreas, la evolución de la generación de emisiones, la reducción de áreas de isoconcentración, las actividades de riego, la certificación de vehículos, así como el cumplimiento de la normativa vigente en materia de ruido ambiental y calidad del aire.

En la tabla de la página 186 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026, se presentan los resultados reportados por la AEROCIVIL para el periodo evaluado, en contraste con los valores de referencia definidos para cada indicador, con el fin de analizar su estado de cumplimiento.

- *El indicador EE se continúa reportando como "NA", bajo el argumento de que se encuentra en proceso de modificación hacia un indicador basado en emisiones de CO_2 equivalente.*

  No obstante, se evidencia que, pese a que esta Autoridad Ambiental ya se pronunció sobre la necesidad de formalizar dicha modificación mediante solicitud técnica debidamente soportada, a la fecha no se ha presentado la información requerida para su evaluación.

  Adicionalmente, no se presenta un indicador alternativo aplicado ni información que permita realizar seguimiento al desempeño energético del proyecto durante el periodo evaluado.

  En este contexto, la ausencia de información medible, consistente y trazable impide evaluar el efecto de la medida y limita la verificación de su cumplimiento en los términos establecidos.

  <u>En consecuencia, el Grupo de Seguimiento Ambiental concluye que el indicador EE no presenta cumplimiento verificable para el periodo correspondiente al ICA 21, en tanto no ha sido formalmente modificado ni aplicado, y no permite evaluar el desempeño energético del proyecto.</u>

- *En relación con el indicador "Evolución de la generación de emisiones (EV)", la AEROCIVIL reporta valores superiores a uno (1) para los contaminantes criterio al comparar los años 2023 y 2024, los cuales son interpretados como incrementos en las emisiones.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones
FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire

Al respecto, se observa que el titular mantiene una interpretación inadecuada del indicador, en tanto continúa asociando valores mayores a uno (1) con incrementos y menores a uno (1) con disminuciones, cuando el resultado corresponde a una relación entre periodos que requiere ser interpretada en términos de variación relativa. En este sentido, la metodología utilizada no expresa de manera clara la magnitud del cambio entre periodos comparados, lo cual limita la adecuada lectura del comportamiento del indicador.

Es importante precisar que esta situación ya había sido identificada por esta Autoridad Ambiental en el marco del seguimiento previo, mediante el Concepto Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025, acogido en la Resolución 3735 del 29 de diciembre de 2025, en la cual se requirió al titular ajustar la formulación e interpretación del indicador, con el fin de reflejar adecuadamente la variación entre periodos y garantizar la trazabilidad de la información.

No obstante, para el periodo objeto de evaluación ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025), se evidencia que la AEROCIVIL mantiene la misma estructura metodológica y criterio de interpretación previamente cuestionados, sin que se observe la implementación de los ajustes requeridos, lo cual afecta la confiabilidad del indicador.

Ahora bien, si bien a partir de los valores absolutos reportados se identifica un incremento en las emisiones entre los años 2023 y 2024 para los contaminantes evaluados, la magnitud de dicha variación no se encuentra adecuadamente representada en el indicador EV, debido a la forma en que este es calculado e interpretado.

Adicionalmente, la evaluación del indicador debe garantizar la comparabilidad entre periodos equivalentes, tales como el semestre enero–junio de 2025 frente al mismo periodo del año anterior, así como, de manera complementaria, mediante comparaciones mensuales homogéneas (por ejemplo, junio de 2024 frente a junio de 2025), con el fin de analizar el comportamiento de las emisiones bajo condiciones consistentes.

Por otra parte, la AEROCIVIL incorpora un cálculo complementario denominado "EV indicativo", basado en datos de inmisión provenientes de estaciones de calidad del aire. Este enfoque no resulta técnicamente procedente para evaluar la evolución de las emisiones del proyecto, en tanto las concentraciones registradas reflejan el aporte conjunto de múltiples fuentes, lo cual no permite aislar el comportamiento atribuible a la operación aeroportuaria.

Finalmente, el indicador no se acompaña de un análisis técnico que relacione el comportamiento de las emisiones con variables operativas del aeropuerto ni con la implementación de medidas de manejo, lo cual limita su utilidad para evaluar la efectividad de dichas medidas, conforme a los lineamientos del Manual de Indicadores de Impactos Internalizables.

<u>En consecuencia, el Grupo de Seguimiento Ambiental concluye que el indicador EV no se encuentra adecuadamente evaluado para el periodo correspondiente al ICA 21, en tanto la información presentada no permite verificar de manera consistente la evolución de las emisiones entre periodos comparables ni asegurar la correcta interpretación del indicador, persistiendo las inconsistencias previamente requeridas por esta Autoridad Ambiental.</u>

- *En relación con el indicador "Reducción de la curva de isoconcentración en áreas aledañas mediante gestión para el manejo, control y disminución de la generación de emisiones (RA)", la información presentada en el ICA 21 evidencia que la AEROCIVIL mantiene la misma estructura de cálculo y resultados previamente reportados para el periodo anterior, sin que se incorporen elementos que permitan analizar su comportamiento para el periodo evaluado.*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones ***FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire***
Al respecto, es necesario precisar que el indicador RA corresponde a un análisis de variación entre periodos, el cual debe garantizar la comparabilidad bajo condiciones homogéneas, tomando como referencia periodos equivalentes (por ejemplo, enero–junio de 2025 frente a enero–junio de 2024), sin que ello limite el uso de series de tiempo más amplias que permitan un análisis más completo. *No obstante, la información presentada no permite identificar de manera clara comparaciones bajo estos criterios, ni verificar la evolución del indicador en términos consistentes para el periodo evaluado.* *Aunado a lo anterior, persiste el uso de una formulación que no corresponde a una variación porcentual adecuada, situación que ya había sido identificada y requerida por esta Autoridad Ambiental mediante acto administrativo, sin que se evidencie su corrección en el presente informe.2025* *En consecuencia, el Grupo de Seguimiento Ambiental concluye que el indicador RA no se encuentra adecuadamente evaluado para el periodo correspondiente al ICA 21, en tanto la información presentada no permite verificar de manera consistente la evolución del área de isoconcentración bajo criterios comparables, y persisten inconsistencias en la formulación del indicador previamente señaladas por esta Autoridad Ambiental.* - *Los indicadores R, CV y NR se reportan como "NA", debido a que no se ejecutaron actividades de obra en el periodo. Se considera que esta condición es consistente con la naturaleza de los indicadores, los cuales dependen de actividades específicas que no se desarrollaron.* *Se concluye que estos indicadores no aplican para el periodo evaluado, sin que ello represente incumplimiento.* - *El indicador NA es reportado por la AEROCIVIL con valores de cumplimiento cercanos al 100% para los contaminantes evaluados en las estaciones de monitoreo, con base en la proporción de datos que cumplen los límites máximos permisibles establecidos en la normativa vigente.* *No obstante, se observa que el análisis presentado se limita a la verificación del cumplimiento normativo de los valores registrados, sin incorporar la evaluación de la representatividad temporal de la información utilizada, la cual constituye un requisito técnico fundamental para validar la confiabilidad de los resultados.* *En este sentido, de acuerdo con los lineamientos del protocolo de monitoreo de calidad del aire, la validez de los datos está sujeta al cumplimiento de un porcentaje mínimo de captura de información (generalmente ≥ 75%) para cada parámetro y estación, condición que no es evaluada ni reportada en la información presentada por el titular.* *Por lo anterior, la ausencia de este análisis impide verificar si los datos utilizados para el cálculo del indicador cumplen con los criterios mínimos de calidad y completitud, lo cual limita la confiabilidad del resultado reportado.* *En consecuencia, el Grupo de Seguimiento Ambiental concluye que el indicador NA no es completamente verificable para el periodo evaluado, en tanto no se incluye el análisis de representatividad temporal de los datos, requisito indispensable para validar el cumplimiento normativo reportado y garantizar la confiabilidad del indicador.* *Asimismo, deberá allegar la memoria de cálculo correspondiente, incluyendo la identificación de datos válidos, datos faltantes y criterios de depuración aplicados, de manera que se garantice la trazabilidad y confiabilidad del indicador reportado.*
Análisis de efectividad

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones ***FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire***				
Nivel de Efectividad				***Consideraciones***
Medida	***SI***	***NO***	***N/A***	
1		***X***		*En el marco de la revisión del ICA 21, el Grupo de Seguimiento Ambiental evaluó el cumplimiento de la Medida 1, asociada a la gestión de emisiones y ruido mediante medidas operacionales, reconversión de flota, análisis multianual de contaminantes, definición de metas de reducción y seguimiento mediante indicadores.* *La submedida 1 establece la obligación de consolidar una política aeroportuaria que incorpore medidas operacionales concretas orientadas a la reducción de ruido y emisiones, incluyendo aterrizajes verdes, uso de IFF, remolque de aeronaves, restricción de APU, rodajes con motores reducidos, aproximaciones limpias, optimización de esperas en tierra, obligatoriedad de PBN/RNAV y optimización de rutas y horarios.* *En el Formato ICA 1A del ICA 21, la AEROCIVIL reporta lo siguiente:* *"(…) La Aerocivil se encuentra realizando la consolidación de la política aeroportuaria, con las especificaciones solicitadas por la Autoridad, para su debido presentación y seguimiento. Así mismo se están buscando estrategias que permitan darle seguimiento a estas actividades (…)"* *Desde el punto de vista técnico, el contenido citado no constituye evidencia de cumplimiento de la obligación, en tanto se limita a describir un proceso interno en curso sin aportar resultados verificables, productos concretos ni soportes documentales que permitan constatar la consolidación efectiva de la política aeroportuaria exigida.* *Al realizar el contraste con los ICA 19 y 20, se evidencia que el texto reportado en el ICA 21 es idéntico al previamente presentado, sin modificación, ampliación técnica ni incorporación de nuevos elementos de análisis, lo cual demuestra la ausencia de avance entre periodos de seguimiento. Esta reiteración literal de la misma información ya evaluada por la Autoridad configura una reutilización de contenido sin actualización técnica, lo que impide evidenciar progresividad en la implementación de la submedida.* *En este mismo sentido, la información presentada no se encuentra acompañada de un documento formal de política aeroportuaria adoptado, ni de acto administrativo que le otorgue validez y exigibilidad institucional; tampoco se evidencian lineamientos operacionales estructurados que desarrollen de manera específica las medidas exigidas en la submedida, ni un cronograma de implementación que permita verificar su ejecución en el tiempo. De igual forma, no se presentan indicadores de seguimiento que permitan medir la efectividad de las acciones propuestas, ni mecanismos de control, verificación o exigibilidad frente a los operadores aéreos que permitan constatar su aplicación en la operación real del aeropuerto.* *Bajo estas condiciones, la información reportada no permite establecer si las medidas operacionales orientadas a la reducción de emisiones que han sido formalmente adoptadas, implementadas o incorporadas dentro de la gestión aeroportuaria, ni si cuentan con mecanismos de seguimiento que permitan evaluar su desempeño. En consecuencia, no es posible diferenciar entre una etapa de formulación conceptual y una implementación efectiva de la política exigida.*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones ***FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire***				
				En este contexto, la información presentada corresponde a una reiteración declarativa sin soporte técnico, sin trazabilidad documental y sin evidencia de avance verificable frente a los periodos previamente evaluados, por lo que no permite verificar la consolidación ni la implementación de la política aeroportuaria en los términos exigidos por la submedida. *En consecuencia, para el periodo evaluado, no se evidencia el cumplimiento de la Submedida 1.* *- La submedida 2 establece que la AEROCIVIL deberá notificar y realizar seguimiento mediante acto administrativo al cumplimiento de los operadores acogidos al Plan de Reconversión de Flota Aérea, en el marco del Protocolo de medición y evaluación de niveles de ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado.* *En el Formato ICA 1A del ICA 21, la AEROCIVIL reporta lo siguiente:* *"(…) En el Anexo 13. Calidad de ruido – 13.8 Plan de Reducción de Niveles de Ruido – AEROSUCRE, aprobados mediante la Resolución No. 3104 del 30 de diciembre de 2021, emitida por Aerocivil. En este contexto, el informe demostró avances significativos en la reducción de impactos por emisión de ruido, lo cual forma parte integral del pilar de sostenibilidad ambiental desarrollado por Aerosucre S.A., posicionándolos como referentes en la implementación de acciones sostenibles en el sector de transporte aéreo de carga.* *La Resolución No. 1599 del 26 de agosto de 2020, proferida por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, formuló el protocolo de medición para el cumplimiento de los niveles máximos permisibles de ruido en el Aeropuerto Internacional El Dorado. A partir de esta normativa, Aerosucre S.A. constituyó un programa de cumplimiento al Plan de Acción de Reducción de Niveles de Ruido, proyectando acciones hasta el 2030 con el objetivo de alcanzar los niveles de emisión de ruido establecidos en dicha resolución.* *El Plan de Reducción de Niveles de Ruido fue acogido mediante la Resolución No. 3104 del 30 de diciembre de 2021, por la cual la Aeronáutica Civil aprobó dicho plan para Aerosucre S.A. En el informe se presentaron los reportes y resultados de los avances en el cumplimiento de los indicadores contenidos en el Plan de Acción, conforme a los requerimientos establecidos por la UAEAC como autoridad competente, así como las medidas complementarias implementadas por Aerosucre S.A. en su compromiso con una operación sostenible en el transporte aéreo de carga.* *El objetivo general del informe fue demostrar las acciones implementadas por Aerosucre S.A. durante el año 2023, en cumplimiento del Plan de Acción de Reducción de Niveles de Ruido, aprobado mediante las Resoluciones 3104 del 30 de diciembre de 2021 y 1599 del 26 de agosto de 2020 (…)"* *Desde el punto de vista técnico, la información presentada corresponde a la remisión de un informe elaborado por el operador AEROSUCRE S.A., el cual contiene información asociada a la ejecución del Plan de Reducción de Niveles de Ruido y al seguimiento de indicadores operacionales durante la vigencia 2024.* *En este sentido, si bien el documento incorpora información técnica relacionada con la operación de la flota, certificaciones acústicas, indicadores de gestión y análisis de eventos que superan el nivel máximo permisible de ruido, este no constituye evidencia del*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones ***FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire***				
				seguimiento institucional que debe adelantar la AEROCIVIL en el marco de la submedida, ni permite verificar la emisión de actos administrativos o mecanismos formales de control frente al cumplimiento del operador durante el periodo evaluado. *Adicionalmente, la información presentada no permite establecer la trazabilidad del seguimiento efectuado por la AEROCIVIL durante el ICA 21, en tanto no se evidencian soportes documentales que den cuenta de actuaciones de control, verificación o evaluación del cumplimiento del plan de reconversión de flota aérea por parte de la Autoridad aeronáutica.* *Así mismo, se precisa que la información reportada corresponde al periodo evaluado (enero–junio de 2025) y refleja la gestión más reciente asociada al operador AEROSUCRE S.A., acogido al plan de reconversión de flota aérea. No obstante, dicha información se limita a la presentación de resultados operacionales del operador, sin que se evidencie un análisis institucional que permita evaluar la efectividad de las acciones implementadas ni su incidencia en la reducción del impacto por ruido.* *Es preciso señalar que, de conformidad con lo establecido en la submedida 2, la cual dispone la presentación de informes trianuales que expongan los avances, acuerdos y proyecciones sobre la reconversión de flota aérea, dicha obligación corresponde a un evento puntual asociado al periodo trianual definido en los actos administrativos aplicables, cuyo último vencimiento ocurrió en febrero de 2025. En consecuencia, para el periodo evaluado del ICA 21 (enero – junio de 2025) no se configura una nueva obligación asociada a la presentación de dicho informe, por lo que este componente no es objeto de evaluación en la presente submedida.* *Bajo estas condiciones, la información reportada no permite verificar el cumplimiento de la obligación de seguimiento por parte de la AEROCIVIL en los términos establecidos en la submedida, en tanto no se evidencian actuaciones formales de seguimiento por parte de la AEROCIVIL, tales como actos administrativos u otros mecanismos verificables de control, ni la evaluación institucional del avance del plan.* *En este contexto, la información presentada no permite evidenciar el cumplimiento de la submedida 2, en lo relacionado con el seguimiento institucional a la reconversión de flota aérea. En consecuencia, para el periodo evaluado, no se evidencia el cumplimiento de la Submedida 2.* ***Actividades para asegurar una correcta evaluación, determinación y seguimiento de los objetivos de reducción de los contaminantes atmosféricos en el proyecto:*** *La submedida 3 establece la obligación de realizar la evaluación de la evolución temporal de los contaminantes atmosféricos en los últimos cinco (5) años, identificando tendencias, eventos críticos de contaminación y condiciones que puedan estar influyendo en los incrementos observados.* *En el Formato ICA 1A del ICA 21, la AEROCIVIL reporta lo siguiente:* *“(…) Durante el periodo objeto de reporte del presente Informe de Cumplimiento Ambiental, la Aeronáutica Civil realizó el seguimiento a cada uno de los objetivos para la reducción de contaminantes a través de los informes mensuales de monitoreo a la matriz de calidad de aire, en los cuales se presentan cada uno de*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones ***FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire***				
				los resultados obtenidos de los contaminantes criterio (PM10, PM2.5, SO2, NO2, O3 y CO). Ver Anexo 3. Reportes de Laboratorio / 1. Aire. *Adicionalmente, dentro del formato 4A del presente ICA se realiza el análisis tendencial multitemporal del comportamiento de los contaminantes monitoreados respecto a los límites establecidos en la Resolución 2254 de 1 de noviembre de 2017 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADS) (…)"* *Desde el punto de vista técnico, la información presentada evidencia que la AEROCIVIL continúa realizando el seguimiento mensual de los contaminantes criterio, así como la consolidación de datos históricos en los formatos ICA 4a y 4b. No obstante, aunque se identifican ajustes respecto a observaciones previas, las limitaciones metodológicas persisten en la forma en que se presenta y analiza la información.* *En particular, el análisis continúa basado en promedios mensuales, los cuales tienden a suavizar la variabilidad de las concentraciones, ocultando posibles picos horarios o eventos de corta duración que podrían representar superaciones de los niveles normativos establecidos en la Resolución 2254 de 1 de noviembre de 2017. En este sentido, la agregación temporal utilizada no permite identificar adecuadamente eventos críticos de contaminación ni evaluar el cumplimiento de los tiempos de exposición normativos (1 hora, 8 horas y 24 horas, según el contaminante).* *Adicionalmente, si bien se incluyen representaciones gráficas de tendencia para los diferentes contaminantes (PM_{10}, $PM_{2.5}$, SO_2, NO_2, O_3 y CO), estas continúan presentando limitaciones en su interpretación, en tanto no están acompañadas de un análisis estadístico robusto que permita sustentar las tendencias observadas. No se evidencian cálculos de tasas de variación, análisis de dispersión, identificación de outliers ni evaluación de significancia estadística que permitan establecer de manera objetiva el comportamiento de los contaminantes en el tiempo.* *De igual forma, no se evidencian criterios técnicos definidos para la identificación de eventos críticos de contaminación, tales como frecuencias de excedencia, análisis de máximos, percentiles o caracterización de episodios atípicos. Tampoco se presenta un análisis que relacione el comportamiento de los contaminantes con variables operacionales o condiciones externas, lo cual limita la interpretación de las posibles causas de los incrementos observados.* *En relación con las líneas de tendencia, aunque se evidencian ajustes frente a observaciones anteriores, el enfoque empleado continúa siendo insuficiente para representar adecuadamente el comportamiento real de los datos, en tanto no se desarrollan análisis multianuales estructurados que permitan evaluar la evolución de los contaminantes en el periodo de cinco años exigido por la submedida.* *Así mismo, no se incorporan referencias explícitas a los límites normativos como criterios de evaluación dentro del análisis multianual, ni se establecen comparaciones frente a objetivos de reducción, lo cual impide verificar el desempeño ambiental en términos de cumplimiento y mejora progresiva.* *En relación con las representaciones gráficas aportadas, se observa que en el Formato ICA 4b se presentan series de promedios mensuales multianuales para los contaminantes, acompañadas de líneas de tendencia que buscan evidenciar su comportamiento en el tiempo. Sin embargo, estas gráficas se construyen a partir de valores agregados*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones ***FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire***				
				mensuales, lo cual limita la capacidad de identificar variaciones intradiarias o episodios puntuales de concentración elevada que podrían representar superaciones de los niveles normativos establecidos en la Resolución 2254 de 1 de noviembre de 2017. *(Ver figura de la página 219 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Por su parte, los informes mensuales de monitoreo (por ejemplo, en el mes de marzo, Ilustración 42. Comportamiento mensual $PM_{2.5}$ – Fuente: Applus K2) presentan información con mayor nivel de desagregación, incluyendo la variación de concentraciones por estación de monitoreo y su relación con variables meteorológicas, lo que permite identificar patrones espaciales y posibles condiciones asociadas al comportamiento de los contaminantes.* *(Ver figura de la página 220 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *No obstante, estos análisis se limitan a periodos mensuales y no desarrollan una evaluación multianual que permita analizar la evolución de los contaminantes en el tiempo. Por otro lado, los formatos ICA 4a y 4b sí incorporan una serie temporal más extensa (aproximadamente cinco años), pero presentan la información de manera agregada y con limitaciones metodológicas que impiden una interpretación robusta de tendencias, eventos críticos o condiciones incidentes.* *En este sentido, se evidencia que la información se encuentra fragmentada entre análisis mensuales detallados y consolidaciones multianuales descriptivas, sin que se desarrolle una integración metodológica que permita cumplir de manera conjunta con los requerimientos de la submedida, particularmente en lo relacionado con la identificación de tendencias, eventos críticos de contaminación y sus causas.* *<u>En este contexto, la información presentada no permite evidenciar el cumplimiento de la submedida 3, en lo relacionado con la evaluación multianual de contaminantes y la identificación de tendencias y eventos críticos. En consecuencia, para el periodo evaluado, no se evidencia el cumplimiento de la Submedida 3.</u>* - *La submedida 4 establece la obligación de definir objetivos de reducción anual para cada contaminante atmosférico, teniendo en cuenta la proyección de modificación de los límites normativos establecidos en la Resolución 2254 de 2017 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.* *En el Formato ICA 1A del ICA 21, la AEROCIVIL reporta lo siguiente:* *"(…) Actualmente la Aeronáutica Civil se encuentra en consolidación de estrategias de seguimiento para la reducción de contaminantes, teniendo en cuenta los criterios normativos de la Resolución 2254 de 2017. La información se allegará a esta Autoridad tan pronto se cuente con ella (…)"* *Desde el punto de vista técnico, la información presentada no constituye evidencia del cumplimiento de la submedida, en tanto se limita a una manifestación general sobre procesos en curso, sin aportar resultados concretos ni soportes documentales que permitan verificar la definición de objetivos de reducción anual por contaminante.* *Al contrastar con los ICA 19 y 20, se evidencia que la información reportada en el ICA 21 corresponde a la reiteración del mismo argumento previamente presentado, sin que se incorporen avances técnicos, desarrollo metodológico ni resultados verificables. En efecto,*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones ***FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire***				
				en el ICA 19 la AEROCIVIL indicó que se encontraba en proceso de consolidación de una estrategia de seguimiento a los objetivos de reducción, y en el ICA 20 reiteró dicha condición en términos prácticamente idénticos, situación que se mantiene en el ICA 21. Esta repetición evidencia la ausencia de progreso en la implementación de la submedida a lo largo de los periodos evaluados. *Adicionalmente, al revisar el contenido del ICA 21 y sus anexos, no se identifican metas cuantificadas de reducción para los contaminantes criterio (PM_{10}, $PM_{2.5}$, SO_2, NO_2, O_3 y CO), ni la definición de líneas base, porcentajes de reducción esperados, horizontes temporales o escenarios proyectados asociados a posibles ajustes normativos.* *Así mismo, no se evidencian indicadores de desempeño que permitan hacer seguimiento al cumplimiento de dichas metas, ni una estructura metodológica que articule los objetivos de reducción con los resultados del monitoreo de calidad del aire reportado en el mismo informe.* *En este sentido, la ausencia de objetivos cuantificados impide establecer criterios de evaluación del desempeño ambiental, así como verificar la efectividad de las medidas implementadas para la reducción de emisiones. En consecuencia, no es posible diferenciar entre la ejecución de actividades de seguimiento y el cumplimiento de metas de gestión ambiental orientadas a la mejora progresiva de la calidad del aire.* *Adicionalmente, no se evidencia articulación entre esta submedida y los resultados del análisis multianual de contaminantes, lo cual limita la coherencia del instrumento de gestión ambiental, en tanto los objetivos de reducción deberían derivarse del comportamiento histórico de los contaminantes y de las tendencias identificadas.* *Bajo estas condiciones, la información reportada corresponde a una reiteración declarativa sin soporte técnico, sin desarrollo metodológico y sin evidencia de avance frente a los periodos previamente evaluados.* *En este contexto, la información presentada no permite evidenciar el cumplimiento de la submedida 4. <u>En consecuencia, para el periodo evaluado, no se evidencia el cumplimiento de la Submedida 4.</u>* *- La submedida 5 establece la obligación de realizar el seguimiento del indicador "Evolución de la generación de emisiones (EV)", con el fin de verificar el cumplimiento de los objetivos de reducción establecidos para los contaminantes atmosféricos.* *En el ICA 21, la AEROCIVIL presenta el cálculo del indicador EV, el cual se define como la relación entre las emisiones estimadas de un año respecto al año anterior, indicando que valores superiores a 1 corresponden a incrementos y valores inferiores a 1 a disminuciones. Así mismo, se incluye un cálculo complementario del indicador a partir de datos de inmisión provenientes de cada una de las estaciones.* *Desde el punto de vista técnico, es preciso señalar que, en el seguimiento anterior (ICA 19 e ICA 20), esta Autoridad identificó inconsistencias metodológicas en la formulación del indicador EV, particularmente en la estructura de la ecuación utilizada, la cual no permite representar de manera adecuada la variación real de las emisiones entre periodos comparables, lo que puede generar interpretaciones erróneas sobre el comportamiento de las emisiones. Así mismo, se evidenció que la AEROCIVIL reconoció dichas*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones ***FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire***				
				inconsistencias y propuso ajustes, sin que estos corrigieran de fondo las limitaciones identificadas. *Al revisar la información presentada en el ICA 21, se observa que persisten las inconsistencias metodológicas previamente identificadas, en tanto el indicador continúa formulándose de manera que no permite representar de forma adecuada la variación real de las emisiones entre periodos comparables, lo que limita su utilidad como herramienta de seguimiento. Así mismo, no se evidencia que la AEROCIVIL haya implementado ajustes metodológicos efectivos frente a las observaciones realizadas por esta Autoridad en el seguimiento anterior, lo cual evidencia la persistencia de las limitaciones identificadas en la formulación del indicador.* *Adicionalmente, el indicador se calcula a partir de la comparación entre dos años consecutivos, sin que se evidencie su articulación con objetivos de reducción previamente definidos, lo cual impide evaluar el cumplimiento de metas, tal como lo exige la submedida. En este sentido, el indicador mide variación interanual, pero no desempeño frente a un objetivo ambiental establecido, lo que evidencia la ausencia de un criterio de evaluación que permita verificar el cumplimiento de los objetivos de reducción.* *Así mismo, se identifica una inconsistencia metodológica al incorporar dentro del mismo análisis resultados derivados de fuentes de información distintas, como son los modelos de emisiones y los datos de inmisión provenientes de estaciones de monitoreo. Estas variables corresponden a naturalezas diferentes (emisión vs. inmisión) y no son directamente comparables, lo cual limita la validez del indicador como herramienta de seguimiento y afecta la trazabilidad del análisis.* *De igual forma, el cálculo presentado para el año 2025 se basa en información correspondiente únicamente al primer semestre, lo cual afecta la comparabilidad con el año 2024, que corresponde a una serie anual completa. Esta diferencia en la representatividad temporal introduce sesgos en la interpretación del indicador y no permite establecer conclusiones robustas sobre la evolución de las emisiones.* *Adicionalmente, no se evidencia un análisis técnico que interprete los resultados del indicador, ni una explicación de las variaciones observadas en función de cambios operacionales, incorporación de nuevas fuentes o condiciones externas. En consecuencia, el indicador se presenta como un resultado numérico aislado, sin contexto analítico que permita sustentar su utilidad en la evaluación del desempeño ambiental.* *Bajo estas condiciones, se evidencia que, aunque el indicador EV continúa siendo reportado, persisten las inconsistencias metodológicas previamente identificadas, así como la falta de articulación con objetivos de reducción, la ausencia de trazabilidad en su aplicación y la carencia de un análisis técnico que permita verificar su utilidad para evaluar el desempeño ambiental.* *De igual forma, si bien el indicador EV tiene una naturaleza anual, lo cual implica que su cálculo definitivo requiere el cierre completo del periodo, la submedida establece la obligación de realizar su seguimiento como herramienta para verificar el cumplimiento de los objetivos de reducción. En este sentido, la evaluación en el marco del ICA no se limita a la disponibilidad de un valor anual consolidado, sino a la verificación de la consistencia metodológica del indicador, su correcta aplicación y su utilidad para el seguimiento del desempeño ambiental.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones ***FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire***				
				En este contexto, la información presentada no permite verificar el cumplimiento de la submedida 5 en los términos exigidos, manteniéndose las inconsistencias previamente identificadas en el indicador y su aplicación como herramienta de seguimiento. *En consecuencia, para el periodo evaluado, no se evidencia el cumplimiento de la Submedida 5.* *Del análisis realizado, se concluye que ninguna de las submedidas evaluadas cumple de manera integral con el alcance exigido, evidenciándose lo siguiente:* *Para la submedida 1, no se presenta la política aeroportuaria consolidada ni evidencia de su implementación, persistiendo una reiteración de información sin avance verificable frente a periodos anteriores.* *En la submedida 2, no se evidencian actuaciones formales de seguimiento institucional por parte de la AEROCIVIL frente al plan de reconversión de flota aérea durante el periodo evaluado, limitándose la información a reportes del operador sin trazabilidad de control por parte de la autoridad aeronáutica.* *En relación con la submedida 3, el análisis multianual de contaminantes no cumple con el alcance requerido, en tanto se mantiene un enfoque descriptivo basado en promedios mensuales, sin identificación de eventos críticos, sin análisis estadístico robusto ni evaluación de condiciones incidentes.* *Para la submedida 4, no se evidencian objetivos de reducción anual definidos para los contaminantes criterio, persistiendo la reiteración de declaraciones sin desarrollo metodológico ni avances frente a los ICA anteriores.* *Finalmente, en la submedida 5, aunque se reporta el indicador "Evolución de la generación de emisiones (EV)", este presenta inconsistencias metodológicas previamente identificadas, carece de articulación con objetivos de reducción y no cuenta con un análisis técnico que permita verificar su utilidad como herramienta de seguimiento del desempeño ambiental.* *En este contexto, se evidencia que la Medida 1 no ha sido implementada de manera efectiva, en tanto no se cuenta con instrumentos técnicos consolidados, articulados y verificables que permitan evaluar la gestión ambiental asociada a la reducción de emisiones y ruido en el proyecto.* *En consecuencia, para el periodo evaluado, no se evidencia el cumplimiento de la Medida 1.*
2		***X***		*La submedida 1 establece la obligación de diseñar, instalar y operar un Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire Industrial fijo (SVCAI) para los contaminantes primarios (PM10, PM2.5, SO_2, NO_2, O_3 y CO), el cual recoja valores de inmisión en el área de influencia de las zonas de operación aeroportuaria, en los términos requeridos por los protocolos de calidad del aire vigentes y según lo establecido en el Plan de Seguimiento y Monitoreo.* *En el Formato ICA 1A del ICA 21, AEROCIVIL reporta lo siguiente:* *"(…) La Aeronáutica civil cumple con esta actividad por medio del CMAA, el cual cuenta con un Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire industrial fijo, esto se puede*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones ***FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire***				
				evidenciar en los informes de calidad del aire correspondientes al periodo de reporte y los resultados de los contaminantes criterio (PM10, PM2.5, SO2, NO2, O3 y CO). Estas mediciones se ejecutaron en el marco del contrato No. 220001399 suscrito con la empresa Applus + K2 Ingeniería S.A.S.; el propósito es poder identificar las tendencias de concentración que se pueden presentar entorno al aeropuerto y evaluar los niveles de exposición respecto los límites establecidos en la Resolución 2254 del 2017 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADS). Ver Anexo 12. Calidad de aire (…)" *Desde el punto de vista técnico, la información presentada por AEROCIVIL evidencia la existencia del Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire Industrial fijo (SVCAI) y la ejecución de monitoreos periódicos durante el ICA 21, a través de la generación de informes mensuales de calidad del aire desde enero a junio de 2025, en los cuales se reportan mediciones de los contaminantes criterio PM_{10}, $PM_{2.5}$, SO_2, NO_2, O_3 y CO.* *En este sentido, por ejemplo, en el informe de monitoreo correspondiente a marzo de 2025 se indica que:* *"(...) el actual informe presenta los resultados del monitoreo de calidad del aire de los contaminantes criterio (PM_{10}, $PM_{2.5}$, SO_2, NO_2, O_3 y CO) realizado durante el mes de marzo de 2025 (...)"* *Así mismo, se establece que:* *"(...) la red de monitoreo de calidad del aire del aeropuerto El Dorado, hace parte integral del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental - SVCA, comprende el monitoreo de material particulado y gases (...)"* *Adicionalmente, se identificó la comunicación con radicado ANLA 20256200689032 del 13 de junio de 2025, mediante la cual AEROCIVIL allega series de datos del SVCAI para el periodo comprendido entre el 31 de marzo de 2025 y el 8 de junio de 2025, lo cual permite evidenciar la generación de información para intervalos específicos del periodo evaluado.* *Así mismo, se evidencia que en los anexos de resultados de los informes mensuales se presentan series de datos con resolución horaria para los contaminantes criterio, lo cual permite inferir que el sistema se encontraba en operación durante el ICA 21.* *No obstante, la información presentada no permite verificar de manera integral la operación continua del SVCAI durante la totalidad del periodo evaluado, en tanto no se evidencia la completitud de las series de datos hasta la fecha de corte documental del presente seguimiento (13 de febrero de 2026).* *Adicionalmente, durante la visita de seguimiento realizada entre el 18 y el 20 de febrero de 2026, esta Autoridad evidenció condiciones operativas que generan incertidumbre respecto a la continuidad, trazabilidad, integridad y respaldo técnico de la información generada por el sistema, particularmente en lo relacionado con la correspondencia entre las actividades técnicas ejecutadas en campo y el alcance de acreditación de los laboratorios que respaldan las mediciones.* *En este sentido, si bien se evidencia la existencia del sistema y la generación de información en periodos específicos, la información allegada no permite demostrar de manera suficiente que el SVCAI haya operado de forma continua, sistemática y conforme a los protocolos de calidad del aire vigentes durante todo el periodo evaluado, ni que los*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones ***FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire***				
				datos generados cuenten con la trazabilidad y respaldo técnico requeridos para su validación. *<u>En consecuencia, la información presentada no permite evidenciar el cumplimiento de la submedida 1 de la medida 2, en lo relacionado con la operación continua, la integridad de la información y su trazabilidad técnica en el marco de los protocolos de calidad del aire vigentes</u>.* *La submedida establece la obligación de incluir dentro del diseño del Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire (SVCAI) la operación de una o más estaciones móviles por el periodo mínimo recomendado por el Protocolo de Calidad del Aire, particularmente durante época de lluvias, cuya ubicación deberá definirse en zonas cercanas a las obras, siempre y cuando estas tengan una duración planificada superior a quince (15) días.* *En el Formato ICA 1A correspondiente al ICA 21 (periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025), la AEROCIVIL reportó lo siguiente:* *"(…) No aplica para el periodo. (…)"* *Desde el punto de vista técnico, la aplicación de la submedida está condicionada a la existencia de obras planificadas con una duración superior a quince (15) días, en zonas cercanas a las áreas de influencia del proyecto, lo cual constituye el criterio habilitante para la implementación de estaciones móviles de monitoreo de calidad del aire.* *En este sentido, de la revisión de la información presentada en el ICA 21, así como del expediente LAM0209, no se evidencia la ejecución ni la planificación de obras que cumplan con dichas condiciones, ni se aportan elementos que indiquen la necesidad de implementar estaciones móviles durante los periodos evaluados.* *En consecuencia, dado que no se configura el supuesto técnico que activa la obligación, la submedida no resulta aplicable para el periodo evaluado correspondiente al ICA 21, comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025.* *En este contexto, la submedida 2 no es aplicable para el periodo evaluado (ICA 21), en tanto no se evidencia la ejecución de obras con duración superior a quince (15) días que requieran la implementación de estaciones móviles de monitoreo de calidad del aire.* *La submedida 3 establece la obligación de realizar monitoreos de calidad del aire para los contaminantes PM_{10}, $PM_{2,5}$, SO_2, NO_2, O_3 y CO en el área de influencia, de acuerdo con lo establecido en el Protocolo Nacional de Calidad del Aire.* *En el Formato ICA 1A correspondiente al ICA 21 (periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025), la AEROCIVIL reporta lo siguiente:* *"(…) La Aeronáutica civil cumple con esta actividad por medio del CMAA, el cual cuenta con un Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire industrial fijo, esto se puede evidenciar en los informes de calidad del aire correspondientes al periodo de reporte y los resultados de los contaminantes criterio (PM10, PM2.5, SO2, NO2, O3 y CO). Estas mediciones se ejecutaron en el marco del contrato No. 220001399 suscrito con la empresa Applus + K2 Ingeniería S.A.S.; el propósito es poder identificar las tendencias de concentración que se pueden presentar entorno al aeropuerto y evaluar los niveles de exposición respecto los límites establecidos en la Resolución*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones ***FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire***				
				2254 del 1 de noviembre de 2017 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADS). Ver Anexo 12. Calidad de aire (…)" *A partir de la información allegada, se evidencia que la AEROCIVIL presenta informes mensuales de calidad del aire y series de datos asociadas a los contaminantes criterio, lo cual permite verificar la ejecución de actividades de monitoreo para el ICA 21.* *No obstante, mediante la comunicación con radicado ANLA 20256200689032 del 13 de junio de 2025, se allegan series de datos del SVCAI únicamente para el periodo comprendido entre el 31 de marzo de 2025 y el 8 de junio de 2025, sin que se evidencie información completa para la totalidad del periodo correspondiente al ICA 21 y hasta el 20 de febrero de 2026, fecha de corte documental.* *Así mismo, de la verificación realizada en el Portal de Recepción de Información, módulo atmosférico, no se evidencian registros adicionales que permitan complementar la información faltante, lo cual impide verificar la continuidad del monitoreo durante todo el periodo evaluado.* *Adicionalmente, del análisis técnico de la información disponible se identifican limitaciones en la calidad y representatividad de los datos, evidenciadas en bajos porcentajes de captura y disponibilidad, los cuales no alcanzan los niveles mínimos requeridos para garantizar la validez estadística de la información, así como inconsistencias puntuales en los registros, dado que como ya se mencionó, solo se cuenta con datos hasta el 8 de junio de 2026.* *(Ver figura de la página 226 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *En este sentido, de conformidad con el Protocolo para el Monitoreo y Seguimiento de la Calidad del Aire, los Sistemas de Vigilancia de la Calidad del Aire deben garantizar la continuidad en la operación, la disponibilidad de datos suficientes y la implementación de programas de aseguramiento y control de calidad que respalden la confiabilidad de la información generada.* *Sin embargo, la información presentada no permite verificar el cumplimiento de estos criterios, en tanto no se demuestra:* • *La operación continua del sistema durante la totalidad del periodo ICA 21 y hasta el 20 de febrero de 2026.* • *La disponibilidad mínima de datos requerida para la validación de resultados.* • *La trazabilidad y aseguramiento de calidad de la información generada.* *Adicionalmente, la ausencia de información completa y validada impide establecer la representatividad de las mediciones frente a las condiciones reales de calidad del aire en el área de influencia del proyecto.* *En consecuencia, la información allegada no resulta suficiente para verificar que los monitoreos de calidad del aire se hayan realizado en los términos exigidos por el Protocolo Nacional de Calidad del Aire, en tanto no se garantiza la disponibilidad, continuidad ni integridad de la información requerida para su validación técnica.* *Así mismo, se advierte que la confiabilidad de la información generada por el sistema depende de que las actividades de medición, análisis y validación se encuentren*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones ***FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire***				
				amparadas por laboratorios debidamente acreditados, conforme a los lineamientos del citado protocolo. En este sentido, cualquier discontinuidad en la acreditación del operador del sistema compromete la validez técnica de los datos reportados y, por ende, su idoneidad como soporte para la verificación del cumplimiento ambiental. *En consecuencia, se concluye que AEROCIVIL no cumple con la submedida 3 de la medida 2, en tanto no demuestra la realización continua, completa y técnicamente validada de los monitoreos de calidad del aire para los contaminantes PM10, PM2,5, SO_2, NO_2, O_3 y CO durante el periodo correspondiente al ICA 21, conforme a los lineamientos del Protocolo Nacional de Calidad del Aire.* ***Submedida 4.*** *Realizar identificación de fuentes y valoración de emisiones de CO2.* *Con el fin de verificar el cumplimiento de la submedida relacionada con la identificación de fuentes y valoración de emisiones de CO_2, el Grupo de Seguimiento Ambiental de la ANLA revisó el Formato ICA 1a correspondiente al ICA 21 (periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025), en el cual AEROCIVIL reporta lo siguiente:* *"(…) En los informes de calidad de aire mensuales se realizó la identificación de las fuentes de emisión dentro del área de influencia del aeropuerto El Dorado no relacionadas con la operación del aeropuerto, discriminado así por el tipo de fuente (fuentes puntuales, de área y móviles). En los informes se detalla la cantidad de fuentes identificadas ya sea por caldera, horno u otras para cada una de las localidades de Engativá y Fontibón. Adicionalmente se identifican como fuentes móviles los vehículos que transitan las vías que limitan con el aeropuerto, teniendo en cuenta sus longitudes, los aforos y el tipo de vía según la MVI. Ver Anexo 12. Calidad de aire (…)"* *En concordancia con lo reportado, la ANLA revisó los informes mensuales de calidad del aire correspondientes al periodo evaluado, evidenciando que en el aparte de "Fuentes de emisión no relacionadas a la operación del aeropuerto" se presenta la identificación de fuentes fijas puntuales, de área y móviles en las localidades de Engativá y Fontibón, incluyendo su clasificación, cantidad y características generales, con base en información secundaria proveniente de inventarios existentes.* *(Ver tabla de la página 227 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Por ejemplo, en el informe de junio de 2025 se identifican fuentes asociadas a calderas, hornos y otras actividades industriales, así como fuentes móviles relacionadas con la red vial circundante, la cual supera los 1.100 km de longitud y presenta altos flujos vehiculares.* *(Ver tabla de la página 228 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *No obstante, desde el punto de vista técnico, se evidencia que la información presentada se limita a la identificación cualitativa de fuentes de emisión, sin que se desarrollen procedimientos orientados a la valoración de emisiones de CO_2, entendida como la estimación cuantitativa de emisiones asociadas a las fuentes identificadas.* *En este sentido, no se evidencian resultados de cuantificación de emisiones de CO_2, ni la aplicación de metodologías técnicas para su estimación.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones ***FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire***				
				Adicionalmente, la AEROCIVIL ha indicado que los cálculos de emisiones se encuentran incorporados dentro de modelos de calidad del aire, sin que existan memorias de cálculo o inventarios de emisiones en formatos verificables o independientes. Sin embargo, esta condición no sustituye ni confirma el cumplimiento de la submedida, en la medida en que no se presentan resultados cuantitativos ni soportes técnicos que permitan verificar la valoración de emisiones de CO_2. *Bajo estas condiciones, se evidencia que, si bien se desarrolla el componente de identificación de fuentes, no se cumple con el componente de valoración de emisiones de CO_2, el cual constituye un elemento explícito y obligatorio de la submedida.* *<u>En este contexto, no se evidencia el cumplimiento de la Submedida 4 para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, en tanto AEROCIVIL no presenta la valoración cuantitativa de las emisiones de CO_2 asociadas a las fuentes identificadas, ni soportes técnicos verificables que permitan evidenciar este componente, conforme a lo establecido en la medida de manejo.</u>* ***Submedida 5**. Cálculo de Indicadores de Calidad del Aire* *Con el fin de verificar el cumplimiento de la submedida relacionada con el cálculo de indicadores de calidad del aire orientados a determinar la cantidad de población expuesta a diferentes niveles de concentración de contaminantes asociados a la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, el Grupo de Seguimiento Ambiental de la ANLA revisó el Formato ICA 1a correspondiente al ICA 21 (periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025), en el cual AEROCIVIL reporta:* *"(…) Dentro de cada uno de los informes de monitoreo mensuales de la calidad de aire, se presentó el cálculo del índice de calidad de aire (ICA) establecido mediante la Resolución 2254 de 2017. Ver Anexo 12. Calidad de aire. (…)"* *En concordancia con lo anterior, la ANLA procedió a la revisión de los informes mensuales de monitoreo de calidad del aire correspondientes a los meses de enero a junio de 2025, evidenciando que dichos informes incluyen, de manera sistemática, el cálculo del Índice de Calidad del Aire (ICA) para los contaminantes criterio (PM_{10}, $PM_{2,5}$, SO_2, NO_2, O_3 y CO) conforme a la metodología establecida en la Resolución 2254 de 1 de noviembre de 2017.* *En particular, se verificó que los informes presentan secciones específicas para el cálculo del ICA por contaminante, incluyendo:* - *Índice de calidad del aire para material particulado (PM_{10} y $PM_{2,5}$)* - *Índice de calidad del aire para SO_2* - *Índice de calidad del aire para CO* - *Índice de calidad del aire para O_3* - *Índice de calidad del aire para NO_2* *tal como se evidencia en la estructura de los informes mensuales, por ejemplo, en el informe de febrero de 2025, donde en el capítulo de resultados se incluyen los apartados "Índice de calidad del aire - ICA" para cada contaminante evaluado.* *De igual forma, esta estructura se mantiene en los informes de marzo, abril, mayo y junio, lo cual permite evidenciar la continuidad y consistencia en el cálculo de los indicadores ICA durante todo el periodo evaluado (enero - junio de 2025).*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Manejo de control de emisiones ***FICHA PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire***				
				Adicionalmente, a partir de los resultados presentados en los informes, se observa que: - *Predominan categorías de calidad del aire clasificadas como "Bueno", con eventos puntuales en categoría "Moderado", principalmente asociados a material particulado (PM_{10} y $PM_{2,5}$).* *(Ver figuras de las páginas 229 y 230 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* - *No se evidencian, de manera generalizada, condiciones críticas o persistentes en categorías superiores que representen un riesgo alto para la salud.* - *Los resultados se presentan en términos de porcentajes de ocurrencia por categoría, lo cual permite interpretar el comportamiento temporal de la calidad del aire en cada estación.* *No obstante, desde el punto de vista técnico y conforme al alcance de la submedida evaluada, se identifica un aspecto crítico:* *La submedida no se limita al cálculo del ICA, sino que establece explícitamente que dichos indicadores deben ser utilizados "con el objeto de determinar la cantidad de población expuesta a los diferentes niveles de concentración de contaminantes".* *En este sentido, si bien AEROCIVIL cumple con el cálculo de los indicadores de calidad del aire (ICA), no se evidencia en los informes revisados el desarrollo de análisis orientados a estimar la población expuesta, tales como:* - *Relación entre categorías del ICA y distribución poblacional en el área de influencia* - *Mapas de exposición o superposición con información demográfica* - *Estimaciones de población expuesta por nivel de calidad del aire* - *Análisis de riesgo en salud asociado a los niveles reportados* *Por lo anterior, la información presentada resulta parcial frente al alcance de la submedida, en tanto cubre únicamente el componente de cálculo del indicador, pero no el componente de análisis de exposición poblacional.* *<u>En este contexto, se concluye que AEROCIVIL no da cumplimiento a la submedida 5 para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025 (ICA 21), toda vez que, aunque realiza el cálculo de los indicadores de calidad del aire (ICA) conforme a la Resolución 2254 de 1 de noviembre 2017, no desarrolla el análisis requerido para determinar la cantidad de población expuesta a los diferentes niveles de concentración de contaminantes, tal como lo exige la medida de manejo ambiental.</u>* *Se precisa que el cumplimiento de la presente submedida no se limita al cálculo del Índice de Calidad del Aire (ICA), sino que incluye de manera obligatoria el análisis de la población expuesta, independientemente de que los resultados del ICA se encuentren en categorías "Buenas" o de la contribución relativa del proyecto frente a otras fuentes de emisión.*

Medio Abiótico

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***						
Impacto atendido	***Medidas de Manejo***	***Tipo de Medida***				***Hace parte de acuerdo de consulta***
		Prevención	***Mitigación***	***Corrección***	***Compensación***	***SI/NO***
• Alteración de las características fisicoquímicas de la calidad del agua superficial *• Alteración de las características fisicoquímicas de la calidad del agua subterránea* *• Cambio en las propiedades físicas, químicas y microbiológicas del suelo* *• Cambio uso del suelo*	***Medida 1 Gestión de residuos no peligrosos:*** • *Disminuir el uso de materiales como icopor y vasos desechables en las áreas a cargo de la Aeronáutica Civil y tenedores de espacio.* • *Promover la reutilización y recuperación de elementos reciclables, con el fin de disminuir a presión en el relleno sanitario.* • *Realizar capacitaciones y/o charlas periódicas sobre manejo y gestión de los diferentes tipos de residuos en las áreas a cargo de la Aeronáutica Civil y tenedores de espacio.* • *Se debe implementar el plan de gestión integral de residuos sólidos y la circular reglamentaria para la gestión de residuos peligrosos.* • *Se debe reconocer, divulgar e implementar lista de verificación de clasificación de residuos sólidos (GSAP – 21-12-108)* • *En cuanto al control de plagas, se debe contar con un procedimiento que dé cuenta de un manejo integral de plagas, con los respectivos soportes de la aplicación de medidas y uso de productos para el control de plagas. Los productos de control de plagas deben ser dispuestos por parte del contratista que realiza esta operación.*	***X***	***X***			***NO***
	Medida 4 Manejo Externo y Disposición Final • *Es importante que para el tratamiento de los residuos generados se cuente con la prestación de servicios de una empresa especializada en ese tipo de servicios, además de contar con todos los permisos ambientales requeridos por la autoridad ambiental correspondiente.* • *Hacer la entrega de los residuos peligrosos a gestores aprobados por la entidad ambiental.* • *Se debe contar con los comprobantes de*	***X***	***X***			***NO***

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***						
	recolección que entregue el transportador de residuos o desechos peligrosos. • *Realizar el debido registro de generadores de residuos o desechos peligrosos, en el aplicativo del IDEAM, según lo descrito en la resolución 1362 de 2007 "por la cual se establecen los requisitos y el procedimiento para el Registro de Generadores de Residuos o Desechos Peligrosos, a que hacen referencia los artículos 2.2.6.1.6.1 y 2.2.6.1.6.1 del Decreto 1076 de 2015.* *Disposición Final:* • *Residuos Reciclables: Deben ser comercializados a empresas especializadas en la actividad de reciclaje de materiales* • *Residuos no aprovechables: Será entregados a la empresa de aseo, según la frecuencia necesaria* • *Residuos Peligrosos: Almacenado periódicamente y disposición adecuada por una empresa autorizada por la autoridad ambiental* • *Residuos vegetales: Los residuos procedentes de la rocería, deben ser recogidos inmediatamente se vaya avanzando con la actividad, y no pueden ser almacenados temporalmente en ningún sitio del aeropuerto.*					
	Medida 5 Gestión Integral Almacén De La Aeronáutica Civil • *En el almacén de la Aeronáutica Civil se guardan los elementos y equipos que se encuentran en stock, o elementos que se van a dar de baja desarrollando los siguientes pasos:* - *Recibo: Recibo a satisfacción de los bienes de consumo entregados con la siguiente información, Copia inventario, Cantidad de elementos, Clasificación del elemento, Autorización de disposición, Contrato concesión* - *Almacenamiento: Se realizará la inclusión de los bienes al inventario del almacén y se anexará el acta de recibo a satisfacción* - *- Disposición final: En caso de que los bienes se consideren RESPEL (Residuos Peligrosos), el almacén se comunicará con u gesto autorizado por la ANLA para realizar acciones de disposición en caso de residuos peligrosos, según lo determina la norma Decreto 1076 – Titulo 6.*	***X***	***X***			***NO***

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***						
	Medida 6 Gestión de residuos peligrosos *En cuanto a los residuos peligrosos, se plantea su gestión con base en el titulo 6 del decreto 1076 del 2015 y la circular técnica reglamentaria 051 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.* *<u>Segregación En La Fuente</u>* *Los residuos peligrosos generados en las instalaciones deberán ser debidamente segregados en contenedores que cumplan con las características requeridas para el almacenamiento de los residuos peligrosos. (COLOR ROJO).* *<u>Etiquetado y Señalización</u>* *El etiquetado tiene como objetivo la identificación de los RESPEL y el reconocimiento de la naturaleza del peligro que representa, de esta forma se alerta a las personas involucradas en el manejo y transporte, sobre las medidas de precaución que deberán tomar y las prohibiciones. Se utilizan etiquetas de riesgo que contienen información relacionada con la identificación del residuo, los datos del generador, el código de identificación del residuo y la naturaleza de los riesgos que representa el residuo.* *<u>Movilización Interna</u>* *Se debe plantear la movilización interna de los Residuos Peligrosos a partir del diseño de las rutas de recolección de RESPEL generados en las áreas a cargo de Aerocivil.* *<u>Almacenamiento</u>* *El depósito temporal de RESPEL debe ser un espacio físico definido y acondicionado a la espera de su gestión. Se debe calcular el área total de almacenamiento de acuerdo con las cantidades que se generen y el sitio debe ser exclusivo para el almacenamiento de residuos peligrosos. A continuación, se enlistan las características que deberá tener el centro de acopio de residuos peligrosos:* *a. El centro de acopio deberá estar separado de las áreas de producción, servicios, oficinas y de almacenamiento de materias primas o productos terminados.* *b. Estar ubicado en zonas donde se reduzcan los riesgos por posibles emisiones, fugas,*	***X***	***X***			***NO***

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***						
	incendios, explosiones e inundaciones *c. Contar con dispositivos para contener posibles derrames, tales como muros, pretiles de contención o fosas de retención para la captación de los residuos en estado líquido o de los lixiviados.* *d. Cuando se almacenan residuos líquidos, se deberá contar en sus pisos con pendientes y, en su caso, con trincheras o canaletas que conduzcan los derrames a las fosas de retención con capacidad para contener una quinta parte como mínimo de los residuos almacenados o del volumen del recipiente de mayor tamaño.* *e. Contar con pasillos que permitan el tránsito de equipos mecánicos, eléctricos o manuales, así como el movimiento de grupos de seguridad y bomberos, en casos de emergencia.* *f. Contar con sistemas de extinción de incendios y equipos de seguridad para atención de emergencias, acordes con el tipo y la cantidad de los residuos peligrosos almacenados.* *g. Contar con señalamientos y letreros alusivos a la peligrosidad de los residuos peligrosos almacenados, en lugares y formas visibles.* *h. El almacenamiento debe realizarse en recipientes identificados considerando las características de peligrosidad de los residuos, así como su incompatibilidad, previniendo fugas, derrames, emisiones, explosiones e incendios.* ***i.** Los envases o recipientes que contengan residuos peligrosos estarán etiquetados de forma clara, legible e indeleble. En la etiqueta deberá figurar el código de identificación del residuo que contiene, nombre, teléfono y dirección del titular, fecha de envasado y la naturaleza de los riesgos que presentan los residuos con los pictogramas de explosivo, comburente, inflamable, tóxico, nocivo, irritante, según corresponda*					

Indicadores de la ficha del Plan de Manejo Ambiental	
Eficiencia en el manejo de los residuos sólidos (EMR) *Valor aceptable: 80%*	*EMR = (Cantidad de residuos sólidos reutilizables o aprovechables (kg/mes) / Cantidad de residuos sólidos generados (kg/mes)) x 100*
Periodicidad del mantenimiento de trampas de grasa (ETG)	*ETG = (Número de mantenimientos realizados a las trampas de grasa / Número de mantemientos proyectados a las trampas de grasa) x 100*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***	
Valor aceptable: 100% *El valor permisible debe estar de acuerdo a lo establecido en la circular 27 del 2014*	**El indicador será evaluado de manera bimestral*
Propender que el 85% de los residuos generados cumplan con los lineamientos de segregación, almacenamiento y disposición final (RG y RA) *Valor aceptable: 85%*	*RG = (Cantidad de residuos* segregados *(kg/*semana*) / Cantidad de residuos sólidos generados (kg/*semana*)) x 100* *RA = (Cantidad de residuos aprovechados (kg/mes) / Cantidad de residuos sólidos generados (kg/mes)) x 100*
Capacitación de personal *Valor aceptable: 80%*	CP = *(N° de trabajadores capacitados de las áreas a cargo de la Aeronáutica Civil al semestre / N° total de personas que laboran en las áreas a cargo de la Aeronáutica Civil) x 100*
Periodicidad del mantenimiento de los sitios especiales para el almacenamiento de residuos peligrosos (PAP) *Valor aceptable: 100%*	*EAP = (Mantenimientos realizados a los sitios de almacenamiento de residuos peligrosos / Mantemientos proyectados a los sitios de almacenamiento de residuos peligrosos) x 100* **El indicador será evaluado de manera Anual*
Eficiencia de la gestión de residuos peligrosos (sólidos o líquidos) *Valor aceptable: 100%*	EP = *(Cantidad de residuos peligrosos dispuestos adecuadamente (kg/mes) /Cantidad de resdiuos peligrosos generados (kg/mes) x 100*
Cumplimiento de la norma vigente de los parámetros monitoreados (CN)	M = *(∑ Monitoreos cumpliendo la norma/ N° de monitoreos realizados) x 100*
Generación de Residuos en las obras civiles (CR) *Valor aceptable CR1: PENDIENTE* *Valor aceptable CR2: Entre el 60%- 80%* *CR1= Cantidad de residuos generados por tipo en las obras/ Semana*	*CR2 = Cantidad de residuos gestionados/Cantidad de residuos aprovechables generados en las obras X100*
Análisis de cumplimiento de indicadores	
Referente a los indicadores de cumplimiento para la presente medida de manejo, se tienen los relacionados con la eficiencia en el manejo de residuos sólidos, la periodicidad en mantenimientos de trampas de grasa y el cumplimiento de residuos generados y residuos almacenados tal y como se muestra en la tabla de la página 244 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026. *Referente al indicador de eficiencia en el manejo de residuos sólidos, se indica para el periodo de seguimiento, con el cumplimiento del 96% en la cantidad de residuos sólidos generados Vs los residuos sólidos dispuestos adecuadamente. En tal sentido se observa durante la visita de seguimiento se evidencia el manejo de residuos sólidos efectuado por los tenedores de espacio y edificios administrativos de la AEROCIVIL que se realiza un adecuado manejo y disposición de residuos sólidos, dado que no se evidencian restos, acopios o inadecuada disposición de éstos en áreas a cargo de Aerocivil. Sin embargo, es de tener en cuenta que existen tenedores de espacio que no soportan documentalmente la disposición total de los residuos dispuestos (Armada Nacional y Batallón de asalto aéreo 32) por lo cual no es posible establecer que la sumatoria total de residuos generados para el periodo del ICA 21 tenga o no los valores faltantes con los soportes documentales.* *Respecto al indicador relacionado con los aspectos de segregación almacenamiento y disposición final de residuos se indica un cumplimiento de 100 %, lo cual se considera dentro del presente seguimiento como no conforme, dado que no se cuenta con la totalidad de soportes documentales que permitan aceptar que la cantidad total reportada efectivamente fue dispuesta adecuadamente. Respecto a la cantidad de residuos aprovechables, con respecto al total generado es claro que no puede ser un valor de 96% puesto que existen*	

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos
FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.

tenedores de espacio que no han soportado la cantidad total de estos residuos. Así mismo, se indica dentro del informe, que, dentro de estos indicadores de residuos aprovechables, se incluyen los residuos vegetales (rocería y poda) los cuales por sus características no pueden determinarse como reciclables por lo cual los valores no son representativos y se efectuará el respectivo requerimiento.

Así mismo, se evidencia mediante los soportes documentales aportados por la AEROCIVIL, que se cumple con los indicadores de capacitaciones, mantenimientos de trampas de grasas, y limpieza y mantenimiento de los puntos de acopio temporal de residuos sólidos no peligrosos y reciclables. De lo anterior, igualmente, se evidencia durante la visita de seguimiento que se implementan acciones de mantenimientos, limpieza y capacitaciones permanentes al personal trabajador.

Con relación al indicador de eficiencia en la gestión de residuos peligrosos, se tiene que documentalmente no toda la cantidad de residuos peligrosos generados en el primer semestre del año 2025 se ha soportado con las respectivas certificaciones por parte de los gestores autorizados (Ver medida 4 Manejo Externo y Disposición Final) por lo anterior, los valores presentados por AEROCIVIL para la presente medida no corresponden a un 100% como se indica.

Sin embargo, desde el punto de vista de gestión, se evidencia que los residuos generados tanto por Aerocivil como por los tenedores de espacio son manejados y dispuestos por gestores autorizados, lo cual indica que se manejan los residuos peligrosos conforme lo indicado en la medida número 4.

Con relación a la Generación de Residuos en las obras civiles (CR), se cumple en su indicador, dado que se dispone adecuadamente los residuos de construcción y demolición, soportándolos con su clasificación y reutilización conforme lo definido en el Decreto 472 de 2017.

Análisis de efectividad

Nivel de Efectividad				***Consideraciones***
Medida	***SI***	***NO***	***N/A***	
1		***X***		*En revisión del expediente LAM0209, y conforme con la relación de los antecedentes enunciados, se tiene que AEROCIVIL radica para el presente periodo de seguimiento el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA 21 del período 1 de enero al 30 de junio de 2025 donde se incluye para la presente medida ambiental la siguiente información dentro del Formato ICA 1ª:* *"Dentro de los procesos operativos del proyecto se realizan campañas que contribuyen a minimizar residuos plásticos de un solo uso, promoviendo asi una cultura encaminada a prácticas más sostenibles y responsables dentro del desarrollo de actividades. Ver anexo 5. Gestión Social/ 2. Actividades sociales/ PGS 4/ Charlas y capacitaciones.* *Durante el periodo objeto de reporte del presente Informe de Cumplimiento Ambiental se realizaron jornadas de educación y capacitación sobre la importancia de realizar una adecuada separación de residuos y a su vez establecer campañas de aprovechamiento de residuos. Ver anexo 5. Gestión Social/2. Actividades sociales/ PGS 4/ Charlas y capacitaciones* *Durante el período de informe, se llevó a cabo la gestión de residuos en conformidad con el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos, detallado en el Anexo 6. Manejo de residuos sólidos\ PGIRS vigente. En el anexo se presenta el*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***				
				documento del plan específico para cada área administrativa y Tenedores de espacios. *La Aerocivil ha implementado el programa "Basura Cero", el cual ha obtenido la certificación de oro. Este programa abarca las áreas NEAA, CNA y CGAC. Además, cuenta con una circular que contiene información detallada acerca del manejo de residuos, y dicha circular está disponible para ser consultada por los empleados.* *Durante el periodo de reporte cada una de las áreas no concesionadas del Aeropuerto Internacional El Dorado realiza seguimiento al Plan de Saneamiento Básico, teniendo en cuenta el manejo y control de plagas y mantenimiento y lavado de tanques. Ver anexo 18. Plan de Saneamiento Básico"* *En revisión de los anexos mencionados por parte de AEROCIVIL, se tienen los siguientes soportes:* *- Para la disminución del uso de materiales no reciclables (icopor y vasos desechables), promover la reutilización y recuperación de elementos reciclables, se incluyen las capacitaciones de los siguientes tenedores de espacio a cargo de Aerocivil y personal que permanece en instalaciones de AEROCIVIL:* *Primer semestre del año 2025* *(Ver tabla de las páginas 246 y 247 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Conforme con la información incluida dentro del informe ICA 21, se evidencian los soportes documentales relacionados con las capacitaciones y socializaciones efectuadas para el manejo de residuos sólidos, incluyendo acciones de disminución en la generación de residuos sólidos y el cuidado del planeta, lo cual define el disminuir o evitar el uso de materiales como icopor y vasos desechables.* *En tal sentido, se evidencia durante la visita de seguimiento efectuada al proyecto los días 18, 19 y 20 de febrero de 2026, que, en las áreas de tenedores de espacio a cargo de la AEROCIVIL, como en las instalaciones administrativas de la AEROCIVIL no se observa uso, generación y/o almacenaje de residuos que contengan icopor o vasos desechables.* *- Referente al proceso de reutilización y recuperación de residuos reciclables, se incluye dentro del registro fotográfico, los puntos ecológicos instalados en las áreas de los tenedores de espacio de Aerocivil (comodatarios de fuerzas militares), y en los edificios administrativos de la AEROCIVIL, donde se observa la existencia de dichos puntos con canecas de color verde, blanca y negra para efectuar el proceso de selección y clasificación de residuos.* *Así mismo, durante la visita de seguimiento efectuada al proyecto, se evidencia la ubicación y utilización de puntos ecológicos en zonas de tránsito de personal, cafeterías o áreas de trabajo. Estos puntos ecológicos, se encuentran señalizados, identificados, identificados por color con sus respectivas bolsas, cubiertos en su mayoría y protegidos del ingreso de agua lluvia.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***				
				- Con relación al plan de gestión integral de residuos sólidos, la AEROCIVIL menciona: "Durante el período de informe, se llevó a cabo la gestión de residuos en conformidad con el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos, detallado en el Anexo 6. Manejo de residuos sólidos\ PGIRS vigente. En el anexo se presenta el documento del plan específico para cada área administrativa y Tenedores de espacios. (…) " *En cuanto al plan de gestión de residuos sólidos, la medida indicada en el numeral 1, menciona: "Se debe implementar el plan de gestión integral de residuos sólidos y la circular reglamentaria para la gestión de residuos peligrosos", es decir que la AEROCIVIL, deberá implementar dentro de su competencia, el plan de gestión de residuos sólidos en cada una de las áreas que le componen en el Aeropuerto el Dorado, incluidos los tenedores de espacio.* *Mencionado lo anterior, AEROCIVIL incluye el soporte documental que se muestra en la imagen de la página 248 del del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026. Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencia que no se incluye para el periodo del ICA 21, el documento relacionado con el Plan integral de residuos sólidos a cargo de la entidad AEROCIVIL. así mismo vale la pena destacar, que algunos de los tenedores de espacio a cargo de la AEROCIVIL, por actuaciones internas de cada entidad ejecutan acciones de manejo ambiental, entre ellos el manejo de residuos sólidos, sin embargo, se debe tener claro que la Gestión en el Plan integral de residuos sólidos del Aeropuerto el Dorado -área no concesionada-, se encuentra en cabeza de la AEROCIVIL y así mismo, deberá ser esta quien divulgue sus directrices a los tenedores de espacio lo cual no se evidencia documentalmente para el presente periodo de seguimiento.* *En tal sentido el Plan de gestión de residuos sólidos deberá ser elaborado, implementado y divulgado en todas las áreas a cargo de la AEROCIVIL para lograr un manejo integral de los residuos sólidos generados en la totalidad del área licenciada -Expediente LAM0209-, y no deberán implementarse Planes de gestión de residuos de manera independiente o de tenedores de espacio. De lo anterior, se destaca que para el periodo de los ICA 19 y 20, la AEROCIVIL presentó el documento de Plan de Gestión de residuos sólidos, sin embargo, para el periodo del ICA 21, no lo incluye. Adicionalmente, este plan de gestión de residuos sólidos fue objeto de solicitud de actualización (Ver requerimiento 22 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025), el cual no se ha presentado a la fecha. En consecuencia, se efectuará el requerimiento de presentar el documento e implementar el plan de gestión integral de residuos sólidos y la circular reglamentaria para la gestión de residuos peligrosos en la totalidad de las áreas a cargo de AEROCIVIL.* *En lo referente a lo evidenciado durante la visita de seguimiento, se observa que se han implementado acciones relacionadas con el Plan de gestión de residuos sólidos de la AEROCIVIL, la cual consiste en la promulgación de la política de gestión de basura Cero. Para lo anterior, se implementa el programa de Árbol de Papel, Contenedores PET, Eco Box pet; residuos RAEES, acciones implementadas en AEROCIVIL y algunos tenedores de espacio a cargo de la AEROCIVIL.* *- Referente al manejo de plagas, se presenta la siguiente información:* - *SATENA. Certificado de desinsectación por el método de aspersión. Enero 16 de 2025.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***				
				- *CATAM: Certificación de control de plagas por método aspersión. 16 de abril de 2025. Certificado de Control de plagas, inspección y control de instalaciones de monitoreo, 18 de julio de 2025. Incluye registro fotográfico.* - *CIAC: Certificado de desinsectación servicio de aspersión y termo nebulización. Junio 14 de 2025. Certificado de desratización servicio de control cambio de cebos y mantenimiento de cajas 21 marzo de 2025. Incluye registro fotográfico.* - *Batallón militar número 32: Informe de servicio para control de plagas y lavado de tanques, desratización y desinsectación, desinfección. 5 de junio de 2025. Se incluye registro fotográfico.* *Respecto a la visita de seguimiento, efectuada al proyecto los días 18, 19 y 20 de febrero de 2026, se tienen las siguientes observaciones respecto a la medida 1.* - *Para el manejo de residuos sólidos no peligrosos y reciclables, se observa la presencia de puntos ecológicos para su selección y almacenamiento temporal (canecas verde, blanca y negra) dentro de las instalaciones de AEROCIVIL y en instalaciones de tenedores de espacio a cargo de AEROCIVIL. Estos puntos, se encuentran debidamente demarcados y señalizados, y según lo evidenciado, se encuentran dándole su adecuado uso.* - *Se observa dentro de los puntos de acopio temporal de residuos sólidos, tanto de los comodatarios a cargo de Aerocivil, como dentro de los edificios a cargo de Aerocivil, que no se presentan acopios de residuos tipo icopor, o elementos desechables, para lo cual se ha implementado por la AEROCIVIL, la gestión de residuos producción cero.* - *Se indaga en algunas instituciones militares y edificios a cargo de Aerocivil, sobre aspectos relacionados con charlas y capacitaciones semestrales en temas de manejo ambiental y gestión de residuos sólidos, a lo cual se indica que se presenta por parte de la AEROCIVIL, la divulgación de las fichas del Plan de manejo ambiental aprobadas para el proyecto, aspecto que fue corroborado en los puntos de acopio temporal de residuos.* - *En lo referente al manejo de plagas en los espacios a cargo de la AEROCIVIL, se observan puntos de manejo para el control de plagas -roedores- de los cuales no se evidencia un inadecuado manejo tanto a elementos de manejo de las plagas como a plagas eliminadas.* *Finalmente, se tiene que la entidad AEROCIVIL, no incluye para el periodo del ICA 21, el documento relacionado con el Plan integral de residuos sólidos a cargo de la entidad AEROCIVIL, el cual debe contener las directrices, políticas, objetivos y metas para el manejo de los residuos generados en el área de la AEROCIVIL y sus tenedores de espacio.*
4		***X***		*En revisión del expediente LAM0209, y conforme con la relación de los antecedentes enunciados, se tiene que AEROCIVIL radica para el presente periodo de seguimiento el Informe de Cumplimiento Ambiental <u>ICA 21 del período 1 de enero al 30 de junio de 2025</u> donde se incluye para la presente medida ambiental la siguiente información dentro del Formato ICA 1ª:* *"De acuerdo a lo establecido en la presente medida de manejo, todos los residuos sólidos generados durante las actividades operativas del proyecto se entregan a gestores externos debidamente autorizados para el proceso por medio de la Autoridad Ambiental competente. Los residuos no aprovechables*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***				
				se entregan a la empresa de servicios públicos domiciliarios y las demás clasificaciones dependen de cada una de las áreas a cargo de la UAEAC. Los soportes documentales de los gestores externos se encuentran en el ***Anexo 6. Manejo de residuos sólidos****.* *Cada una de las áreas a cargo de la UAEAC reporta ante el aplicativo del IDEAM su generación de residuos sólidos peligrosos según lo descrito en la resolución 1362 de 2007. Dicho reporte se evidencia en* ***Anexo 6. Manejo de Residuos sólidos/6. Certificado generadores IDEAM****.* *Residuos reciclables: Durante el periodo objeto de reporte los residuos sólidos aprovechables generados dentro de la operación del proyecto se entregaron a comercializadoras de materiales y/o asociaciones de recicladores, debidamente conformados.* ***Ver Anexo 6. Manejo de residuos sólidos****.* *Residuos no aprovechables: Durante el periodo objeto de reporte los residuos sólidos no aprovechables generados dentro de la operación del proyecto se entregaron a la empresa de aseo correspondiente al servicio público domiciliario.* ***Ver Anexo 6. Manejo de residuos sólidos/2. Acta de disposición final/No Aprovechables****.* *Residuos peligrosos: Durante el periodo objeto de reporte los residuos sólidos peligrosos y todo su tipo de corrientes generados dentro de la operación del proyecto se entregaron a empresas debidamente constituidas ante la Autoridad competente y las cuales cuentan con licencia ambiental para el manejo, transporte y disposición final de los mismos.* ***Ver Anexo 6. Manejo de residuos sólidos****.* *Residuos vegetales: Durante el periodo de reporte, se realizaron actividades de poda y rocería dentro de las áreas del Aeropuerto Internacional El dorado, el personal se encarga de recoger los residuos producidos para su posterior transporte y disposición final por medio de terceros.* ***Ver anexo 17. Podas****."* *En revisión de los anexos mencionados por parte de la AEROCIVIL, se incluyen los soportes que se muestran en las tablas de la página 255 a 259 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026, relacionados con el manejo y disposición final de residuos sólidos no peligrosos, residuos sólidos reciclables y residuos peligrosos correspondientes al ICA 21 (Primer semestre del año 2025)* *Manejo de residuos* ***sólidos no peligrosos no aprovechables****:* *(Ver tabla de la página 255 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *b. <u>Manejo de residuos sólidos no peligrosos* ***reciclables****</u>:* *(Ver tabla de las páginas 255 y 256 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *c. <u>Manejo de residuos* ***orgánicos****</u>:* *(Ver tabla de la página 256 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026* *<u>d. Disposición de Material vegetal (podas)</u>:*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***				
				(Ver tabla de las páginas 256 y 257 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026) *e. Disposición de **Residuos peligrosos**:* *En revisión de los anexos mencionados por parte de la AEROCIVIL, se evidencian los soportes que se muestran en la tabla de las páginas 257 y 258 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026 relacionados con el manejo y disposición final de residuos peligrosos.* *f. Certificaciones de inscripción al Registro de Generadores de residuos peligrosos IDEAM (según Resolución MADS 1362 de 2007) que generan cantidades superiores a 10 kg, se incluyen los siguientes soportes:* *(Ver tabla de las páginas 258 y 259 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *Con relación a los anteriores literales a) a f) mencionados para el manejo de residuos y su disposición final, la AEROCIVIL incluye dentro del documento principal del ICA 21, los siguientes aspectos relacionados con la generación de residuos sólidos:* *"COMANDO AÉREO DE TRANSPORTE MILITAR- CATAM* *Durante el periodo de reporte del presente Informe de Cumplimiento Ambiental al comodato Aéreo de Transporte Militar – CATAM se le realizó el seguimiento ambiental conforme a lo estipulado en las obligaciones del Plan de Manejo Ambiental, generando el siguiente manejo de recursos:* *• Residuos sólidos* *(Ver tabla de la página 259 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *(…)* *SERVICIO AÉREO DE TRANSPORTES NACIONALES - SATENA* *(Ver tabla de la página 259 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *DIVISIÓN DE ASALTO AÉREO EJÉRCITO NACIONAL - BRIGADA MILITAR 32 - BAAS* *Durante el periodo de reporte del presente Informe de Cumplimiento Ambiental al comodato División de Asalto Aéreo Ejercito Nacional – BRIGADA MILITAR 32; BAAS se le realizó el seguimiento ambiental conforme a lo estipulado en las obligaciones del Plan de Manejo Ambiental, generando el siguiente manejo de recursos:* *• Residuos sólidos* *(Ver tabla de la página 260 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *CORPORACIÓN DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA DE COLOMBIA – CIAC* *(Ver tabla de la página 260 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***				
				DIRECCIÓN ANTINARCÓTICOS – DIRAN *(Ver tabla de la página 259 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *JEFATURA DE INTELIGENCIA NAVAL – JINA Y EL GRUPO DE APOYO Y TRANSPORTE AERONAVAL Y APOYO FLUVIAL – GATAF O ARMADA NACIONAL* *(…)* *El manejo de los residuos sólidos no aprovechables (ordinarios – inertes) generados durante el desarrollo de las actividades se realizó por medio de la empresa de servicios públicos domiciliarios Ciudad Limpia, quien recibe los residuos no aprovechables previamente acopiados y los transporta hasta el relleno sanitario. La información correspondiente a los residuos aprovechables y a los residuos peligrosos (RESPEL) se encuentra programada para ser presentada en la siguiente vigencia (2025-II), por lo cual será entregada en los informes que correspondan a dicho periodo. Toda la gestión previamente mencionada se encuentra en el Anexo 6. Manejo De Residuos Sólidos."* *De lo anterior, se evidencia que los tenedores de espacio a cargo de AEROCIVIL No relacionan las totalidades de residuos generados en el periodo del ICA 21, así como tampoco se encuentra unificación en la terminología utilizada para el manejo de residuos (p. ej: peligrosos, contaminados, especiales.).* *Esta relación incluida por la AEROCIVIL en el documento del informe ICA 21, denota que no se lleva un control total de los residuos por parte del Titular de la licencia, y solamente se transcribe información suministrada por cada tenedor de espacio sin evidenciarse la realidad de generación de cada tenedor de espacio, así como sus respectivos soportes documentales de disposición final.* *- Referente a las licencias ambientales incluidas dentro del ICA 21, se tienen:* ➢ *Empresa recuperadora, comercializadora R.R. S.A.S. Resolución SDA 2903 de 6 de julio de 2022. Registro único de movilización de aceites usados 079 de 2022.* ➢ *Colectivo Sistema Verde S.A.S. Resolución 1198 de 28 de septiembre de 2015. Recolección y gestión ambiental de residuos de llantas usadas.* ➢ *COMPUAMBIENTE S.A.S. Resolución CAR No. 20217000356 de 19 AGO. 2021, por medio de la cual se autoriza el almacenamiento, tratamiento, aprovechamiento y recuperación de RAEE – Residuos de aparatos eléctricos.* ➢ *INTERASEO S.A. E.S.P. Resolución 0878 del 30 de mayo de 2007 Por medio de la cual la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR otorga una Licencia Ambiental, Resolución 1849 del 13 de septiembre de 2015 por medio del cual se modifica parcialmente la Resolución 0878 del 30 de mayo de 2007 y se adoptan otras determinaciones).*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***				
				➢ *ECOAL. Resolución 2787 de 27 de agosto de 2021. Registro único de movilización de aceites usados. Movilizador 033 de 2013, por un periodo de tres años.* ➢ *ECOAL. Resolución CAR 8650 de 3 de diciembre de 2009. Licencia ambiental para el tratamiento de lodos y aguas hidrocarburadas mediante el sistema de láminas filtrantes. Resolución objeto de cesión a través de la Resolución 2848 de 15 de diciembre de 2015 a favor de la firma Tratar Ambiental S.A.S.* ➢ *CENTRO DE GESTION SOSTENIBLE SAS Resolución CAR DGEN No. 20217000362 del 26 de agosto de 2021, autorizó la cesión parcial efectuada con Resolución DGEN No. 20217000301 del 16 de julio de 2021, VEOLIA. RESOLUCIÓN CAR DGEN No. 20237000830 de 4 de diciembre de 2023, que modifica la Resolución No. 869 del 9 de septiembre de 2004, modificada a su vez por la Resolución No. 2966 del 20 de octubre de 2006, modificada por la Resolución No. 1561 del 24 de mayo de 2010 para el proyecto denominado Relleno Sanitario de seguridad para el manejo de lodos con características domésticas y especiales, así como la disposición en celdas de seguridad de los residuos peligrosos.* ➢ *ECOLOGIA Y ENTORNO. Resolución 2944 del 3 de diciembre de 2005 para el funcionamiento de una planta de incineración de residuos peligrosos.* ➢ *ATICA – ECOENTORNO. (Resolución CAR 491 de 28 de febrero de 2020, Licencia Ambiental para el almacenamiento, tratamiento, aprovechamiento, recuperación y/o disposición final de residuos peligrosos, modifica la Resolución CAR 2944 de 2005)* ➢ *TRATAMIENTOS Y RELLENOS AMBIENTALES DE COLOMBIA SAS ESP Resolución CAR 989 de 26 de mayo de 2015 Otorgada a VALCO CONSTRUCTORES LTDA para: Almacenamiento, tratamiento y disposición final celda de desechos peligrosos. Licencia Ambiental Cedida según Resolución CAR 1821 de Julio 2017 a TRACOL SAS ESP.* ➢ *TRATAR AMBIENTAL S.A.S. E.S.P (licencia ambiental 8650 de 2009 y 2848 de 2015 para recepción, almacenamiento, y tratamiento de residuos hidrocarburados* ➢ *INDUSTRIA AMBIENTAL Licencia Ambiental Resolución CAR 1485 de 11 de julio de 2016). Cesión total de la licencia a la firma ECOEFICIENCIA. Para el acopio y tratamiento de residuos peligrosos.* ➢ *SERVIECOLÓGICO S.A.S. Licencia ambiental Resolución car DGEN 20227000682 de 11 de noviembre 2022 para el almacenamiento, aprovechamiento y tratamiento térmico de los residuos y/o desechos peligrosos, mediante incineración.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***				
				➢ *SERVIECOLÓGICO S.A.S. Licencia ambiental Resolución CAR 3622 de 14 de noviembre de 2018 para el almacenamiento, aprovechamiento y tratamiento de residuos de aparatos eléctricos y electrónicos.* ➢ *ECOTEC Tecnologías Ecológicas S.A.S. Licencia ambiental CAR Resolución 0100 N. 0150- 0895 de 26 de diciembre de 2016 para el almacenamiento, aprovechamiento, tratamiento, recuperación y disposición final de toda clase de pilas y baterías de tipo seco, y de almacenamiento, aprovechamiento, tratamiento de residuos de aparatos eléctricos y electrónicos.* ➢ *TECNOLOGIAS AMBIENTALES DE COLOMBIA E.S.P. Licencia Ambiental Resolución No. 2469 de 2009, modificada mediante las Resoluciones No. 445 de 2013, 2176 de 2018, y DGEN 20237000107 de 2023, otorgadas por la CAR para el funcionamiento y Operación de la Planta de Tratamiento Térmico del Parque Tecnológico Ambiental de la Sabana.* ➢ *ECOINDUSTRIA S.A.S. E.S.P. Resolución 3874 de 30 de noviembre de 2018 que otorga la licencia ambiental para recolección, tratamiento y aprovechamiento de residuos de bombillas con contenido de mercurio y recolección, tratamiento y aprovechamiento de residuos RAEES.* ➢ *ASOCIACIÓN DE RECICLADORES POR UNA VIDA MEJOR – REVIMERESP", Registro Único de Organizaciones de Recicladores -RUOR-, mediante Resolución 027 del 20 de enero de 2022.* ➢ *ARO AMBIENTALES registro único de prestadores de servicios públicos RUPS ID 34493, para labores de reciclaje.* ➢ *ASOCIACIÓN DE RECICLADORES POR UNA NUEVA VIDA. Se encuentra inscrito en el Registro único de prestadores de servicios del Sistema único de información de servicios públicos.* *<u>Consideraciones del presente seguimiento respecto a los soportes documentales de la medida 4:</u>* *a. Manejo de residuos* ***sólidos no peligrosos no aprovechables*** *Se tiene para el manejo de residuos sólidos no peligrosos, no aprovechables, que los tenedores de espacio a cargo de la AEROCIVIL, así como los edificios administrativos de la AEROCIVIL, realizan la disposición final mediante el servicio de aseo de la empresa de servicio público Ciudad Limpia. Sin embargo, para el informe ICA 21, No se incluyen soportes documentales de disposición de residuos no aprovechables para las firmas Armada Nacional y Batallón de asalto aéreo 32. Por lo anterior, se efectuará el respectivo requerimiento.* *De lo anterior, es claro que la AEROCIVIL no lleva la trazabilidad mensual y/o semestral de los tenedores de espacio y sus áreas administrativas junto con la generación de residuos sólidos no aprovechables. Esto anterior, es evidenciado durante la visita de seguimiento, donde se evidencia que se realiza disposición mensual a la empresa prestadora de aseo, pero la AEROCIVIL no lleva el control de documentación soporte de esta disposición.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***				
				*b. Manejo de residuos sólidos no peligrosos **reciclables**:* *Con relación al manejo de residuos no peligrosos aprovechables, se incluyen los soportes documentales relacionados con la disposición de los residuos aprovechables a gestores dedicados a la recuperación de residuos reciclables. En tal sentido se tiene que los tenedores de espacio como son: SATENA, CATAM, Ejército Nacional Brigada 32, DIRAN, CIAC y el consorcio Pista el Dorado 2024 soportan documentalmente la selección y disposición final con firmas dedicadas al reciclaje.* *Sin embargo, para Armada Nacional y los edificios administrativos de la AEROCIVIL, no se incluyen soportes documentales que permitan evidenciar la disposición final de residuos reciclables. De otra parte, se evidencia en visita de seguimiento, que las anteriores entidades realizan procesos de clasificación y selección de residuos reciclables de manera permanente. Por lo anterior se efectuará el respectivo requerimiento.* *c. Manejo de residuos **orgánicos.*** *Con relación a estos residuos generados en áreas a cargo de la AEROCIVIL, se tienen tenedores de espacio que, en desarrollo de las labores, cuentan con espacios dedicados a la transformación de alimentos. En tal sentido, para el ICA 21, no se incluyen soportes documentales de disposición de residuos orgánicos para los siguientes tenedores de espacio: Armada Nacional, División de Asalto Aéreo Ejercito nacional Brigada 32 y Edificios administrativos de la AEROCIVIL. Por lo anterior, se efectuará el respectivo requerimiento.* *De lo anterior, es claro que la AEROCIVIL no lleva la trazabilidad mensual y/o semestral de los tenedores de espacio y sus áreas administrativas que generan residuos orgánicos, así mismo, dentro del documento principal del ICA 21, no se explica si existe generación o no de este tipo de residuos.* *Según lo indagado durante la visita de seguimiento efectuada al proyecto, existen tenedores de espacio que generan bajas cantidades de residuos orgánicos y estos son dispuestos como residuos convencionales. Así mismo, para las áreas administrativas, se cuenta con canecas para disposición de residuos de cafetería y luego estos son recolectados en un solo punto, sin embargo, estas acciones deben quedar documentadas dentro del informe ICA, indicando para cada tenedor de espacio, el manejo dado a cada residuo.* *d. Disposición de Material vegetal.* *De acuerdo con los soportes documentales aportados por la AEROCIVIL, se incluyen para los siguientes tenedores de espacio: CATAM, Policía Nacional Dirección Antinarcóticos, Edificio CEA, CNA, SATENA y el consorcio Pista el Dorado 2024 documentos de ejecución de la actividad de poda, sin embargo, no se incluye gestión efectuada para el manejo y disposición final de estos residuos vegetales.* *Así mismo para los demás tenedores de espacio (Brigada 32, Armada Nacional), no incluyen documentación soporte que permita verificar el manejo dado a los residuos de material vegetal. En tal sentido se efectuará el requerimiento de la entrega de*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***				
				soportes documentales para la totalidad de tenedores de espacio a cargo de la AEROCIVIL y de las instalaciones de esta. *Según lo indagado durante la visita de seguimiento efectuada al proyecto, los tenedores de espacio que generan residuos vegetales indican que estos residuos son recolectados y almacenados posteriormente en bolsas que son dispuestos como residuos convencionales con la firma de aseo Ciudad Limpia. En tanto, para la firma encargada del mantenimiento de las áreas del Aeropuerto el Dorado, lado aire, indica que estos son dados en donación a un tercero, sin embargo, no se soporta con los respectivos soportes documentales.* *En tal sentido con lo anterior estas acciones deben quedar documentadas dentro del informe ICA, indicando para cada tenedor de espacio, el manejo dado a los residuos vegetales. Así mismo, este tipo de residuos se debe cuantificar y la AEROCIVIL deberá consolidar la información mensual / semestral de estos residuos para llevar la trazabilidad en cada tenedor de espacio, actividad de seguimiento que no se efectúa a la fecha.* *<u>e. Disposición de Residuos peligrosos.</u>* *Respecto al manejo de residuos sólidos peligrosos, se tiene para el Informe ICA 21, que No se incluyen los soportes documentales de manejo, tratamiento y disposición final de estos residuos para las entidades: Armada Nacional, CATAM, y edificios administrativos de Aerocivil. Por lo anterior, se efectuará el respectivo requerimiento.* *De otra parte, en visita de seguimiento, se evidencia que para los tenedores de espacio CATAM y Armada Nacional, se genera permanentemente residuos peligrosos, los cuales no se encuentran referenciados para el ICA 21. Así mismo, para las áreas administrativas, la AEROCIVIL indica que los residuos peligrosos generados en estas edificaciones, son llevados a un punto en específico para su acopio temporal (almacén general y/o zona de acopio de mantenimiento de áreas lado aire) y su posterior disposición final. Sin embargo, esta información no cuenta con trazabilidad de generación, almacenamiento y disposición final, así mismo, no se incluye dentro del ICA 21 la descripción de manejo y almacenamiento temporal indicada en la visita de seguimiento.* *<u>f. Certificaciones de inscripción al Registro de Generadores de residuos peligrosos IDEAM</u>* *Conforme con la obligación de efectuar el registro de generadores de residuos o desechos peligrosos, en el aplicativo del IDEAM, según lo descrito en la resolución 1362 de 2007 "por la cual se establecen los requisitos y el procedimiento para el Registro de Generadores de Residuos o Desechos Peligrosos, a que hacen referencia los artículos 2.2.6.1.6.1 y 2.2.6.1.6.1 del Decreto 1076 de 2015, se tienen las siguientes observaciones:* - *Se presentan los certificados de inscripción al registro de generadores de residuos peligrosos para el Periodo de balance correspondiente del 1 enero a 31 diciembre de 2024 para los siguientes generadores: CATAM, Policía Nacional DIRAN y Brigada 32. De los anteriores certificados se diligencian durante el primer semestre del año 2025 (reporte de residuos año vencido).*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***				
				- *Para las entidades: Armada Nacional, CIAC, SATENA y el Consorcio Pista el Dorado 2024 no se presenta certificado de inscripción de generador de residuos ante el IDEAM para el año 2025, por lo cual se efectuará el respectivo requerimiento.* *<u>Consideraciones respecto a la visita de seguimiento relacionado con la medida 4:</u>* *Teniendo en cuenta la anterior información anexada, y con base en los aspectos evidenciados durante la visita de seguimiento efectuada al proyecto los días 18, 19 y 20 de febrero de 2026, se tienen las siguientes consideraciones:* ➢ *Referente al manejo de residuos sólidos no peligrosos no aprovechables se evidencia que la AEROCIVIL, como los tenedores de espacio a cargo de esta, cuentan con áreas destinadas para el almacenamiento temporal de estos residuos -Bolsa negra- los cuales son retirados por parte de las firmas Interaseo y Ciudad Limpia. De lo anterior, se evidencia, que los lugares de acopio temporal se encuentran con contenedores en buen estado y áreas limpias libres de vectores.* ➢ *Con relación al manejo de residuos sólidos no peligrosos, no aprovechables, se observa en las áreas dedicadas a los comodatarios como instalaciones de la AEROCIVIL, el adecuado manejo dado a los mismos, sin evidenciarse residuos arrojados en lugares o áreas no autorizadas.* ➢ *Para el manejo de residuos sólidos reciclables, se observa que los comodatarios a cargo de la AEROCIVIL cuentan con un programa de manejo institucional para la gestión integral de residuos sólidos reciclables, donde se evidencia el compromiso institucional y la articulación el programa de gestión ambiental incluido para el proyecto de operación del Aeropuerto el Dorado a cargo de la AEROCIVIL. En tal sentido, se observa en visita de seguimiento, los recursos y elementos necesarios para la disposición temporal, el acopio, la selección y clasificación de residuos reciclables. Mencionado lo anterior, se observa en los distintos espacios, que se ha inculcado la educación para la selección, clasificación de residuos reciclables dado que no se evidencian inadecuados manejos en tal sentido.* ➢ *Referente al manejo de residuos orgánicos, se tiene que las instituciones militares comodatarias de la AEROCIVIL, cuentan con espacios dedicados a la transformación de alimentos del personal militar. En tal sentido, se cuenta con espacios destinados a la ubicación de canecas para el almacenamiento temporal de estos residuos, que de manera diaria son retirados por un gestor encargado de su manejo. Así mismo, se observa, en los sitios de cocina, la presencia de trampas de grasas, bidones para el almacenamiento de aceite vegetal usado, y se mantiene en conocimiento del personal la forma de manejo y disposición de este tipo de residuo. Sin embargo, para el ICA 21 no se incluye la totalidad de soportes documentales que permiten evidenciar el manejo y disposición final de los mismos.* ➢ *Con relación al manejo de material vegetal, se evidencia en visita de seguimiento, que en la totalidad de las áreas de comodatarios como de instalaciones de la AEROCIVIL, se cuentan con espacios en zonas verdes y presencia de arbustos. Para lo anterior, se realizan podas y corte de césped*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***				
				permanente con el fin de evitar la proliferación de plagas y evitar afectaciones a seguridad operacional aérea. Sin embargo, algunos tenedores de espacio disponen estos residuos como residuos convencionales -retirados por la firma Ciudad Limpia- acción que no se encuentra documentada en el Informe ICA 21. Lo anterior, se indica a la AEROCIVIL la necesidad de llevar la trazabilidad de cuantificación y disposición de este residuo *Así mismo, se tiene en revisión de las áreas del proyecto licenciado -lado aire-, que estos residuos vegetales son recogidos en su totalidad, sin evidenciarse disposición o inadecuado manejo de este tipo de residuos.* ➢ *Para el manejo de residuos peligrosos se evidencia que los tenedores de espacio cuentan con áreas destinadas para el almacenamiento temporal de estos residuos, es decir que de manera permanente son generados residuos peligrosos en mayor o menor cantidad según las actividades realizadas. En tal sentido se observan lugares destinados exclusivamente para tal fin, y no se evidencia disposición y/o almacenamiento en zonas no autorizadas o en áreas en contacto con aguas o directamente sobre el suelo.* *Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, relacionadas específicamente con los soportes documentales faltantes para el manejo de residuos sólidos no peligrosos, reciclables, orgánicos, material vegetal y residuos peligrosos se efectuará el respectivo requerimiento.*
5		***X***		*En revisión del expediente LAM0209, y conforme con la relación de los antecedentes enunciados, se tiene que la AEROCIVIL radica para el presente periodo de seguimiento el ICA 21 del período 1 de enero al 30 de junio de 2025 donde se incluye para la presente medida ambiental la siguiente información dentro del Formato ICA 1ª:* *"Durante el periodo de reporte se atendió cada una de las obligaciones descritas en la presente medida de manejo* *(…)* *Los lugares destinados al almacenamiento de residuos sólidos cumplen con las condiciones descritas en la medida de manejo actual (Ver Anexo 1. Registro Fotográfico). Del mismo modo, las inspecciones llevadas a cabo en estos espacios contribuyen al funcionamiento óptimo o detectan alertas para su mejora."* *Teniendo en cuenta lo enunciado por la AEROCIVIL, se revisa el Anexo 1: Registro fotográfico, sin embargo, no se evidencia ninguna fotografía de la zona de Almacén de AEROCIVIL. De otra parte, no se incluye ningún tipo de soporte documental relacionado con:* - *Soportes de recibo de elementos dados de baja que llegan al Almacén (inventario, cantidad, tipo de elemento, tiempo estimado de disposición, acta o resolución de disposición del residuo, gestor del residuo dispuesto, entre otros aspectos)* - *En cuanto al manejo de los Respel de la zona de almacén, no se incluye información al respecto.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***				
				De otra parte, se evidencia durante la visita de seguimiento efectuada al proyecto los días 18, 19 y 20 de febrero de 2026, que para la zona de almacén fue instalada una carpa cerrada en cada uno de sus costados con el fin de evitar el contacto del agua lluvia con los elementos dados de baja que se encontraban a la intemperie fuera del área de Almacén. Esta acción, cambia notablemente el almacenamiento temporal de elementos dados de baja (incluidos residuos peligrosos) los cuales se encuentran protegidos hasta su remate final y la disposición a un tercero. (Ver fotografías 100 y 101 de la página 266 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).) *En consecuencia, esta Autoridad indica que el seguimiento de la presente medida se enfoca al recibo, almacenamiento, y disposición final de residuos reciclables y peligrosos que allegan al almacén de la AEROCIVIL Aeropuerto el Dorado en calidad de elementos dados de baja de otras oficinas nacionales de AEROCIVIL. En tal sentido, se tiene para el presente seguimiento que no son incluidos documentos relacionados con la cantidad de elementos dados de baja mediante un inventario, actas de entrega y/o recibo, y actas de entrega de elementos objeto de subastas públicas.* *De lo anterior se requiere que la AEROCIVIL, presente soportes documentales correspondientes al cumplimiento de la medida 5 "Gestión Integral Almacén De La Aeronáutica Civil (recibo, almacenamiento y disposición final de residuos dados de baja) correspondiente a los ICA No. 21 (primer semestre del año 2025).*
6		***X***		*En revisión del expediente LAM0209, y conforme con la relación de los antecedentes enunciados, se tiene que AEROCIVIL radica para el presente periodo de seguimiento el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA 21 del período 1 de enero al 30 de junio de 2025 donde se incluye para la presente medida ambiental la siguiente información dentro del Formato ICA 1ª:* *"Durante el periodo de reporte todos los residuos sólidos generados se segregaron de acuerdo a su clasificación y características, teniendo en cuenta que para los residuos peligrosos y sus diversas corrientes, el almacenamiento, transporte y disposición final se realizó de acuerdo a lo establecido en la presente medida de manejo ambiental. Ver Anexos 1. Registro fotográfico y 6. Manejo de residuos sólidos.* *El almacenamiento de residuos sólidos peligrosos se realiza de acuerdo a lo establecido en la presente medida de manejo. Los centros de acopio cuentan con diques de contención para el manejo de derrames, a su vez cuentan con las medidas de prevención y atención en caso de emergencia y/o contingencia. Ver Anexo 1. Registro fotográfico* *Los centros de acopio y/o almacenamiento de residuos peligrosos están equipados con señalización de seguridad. Cada uno de los pictogramas se encuentran en los contenedores en los cuales sus características podrían representar un riesgo. Ver Anexo 1. Registro fotográfico.* *(…)* *Los lugares destinados al almacenamiento de residuos sólidos cumplen con las condiciones descritas en la medida de manejo actual (Ver Anexo 1. Registro*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***				
				Fotográfico). Del mismo modo, las inspecciones llevadas a cabo en estos espacios contribuyen al funcionamiento óptimo o detectan alertas para su mejora.” *Teniendo en cuenta lo enunciado por la AEROCIVIL, se revisan los anexos mencionados donde se evidencia:* *<u>Segregación en la Fuente:</u>* *Con relación a los soportes fotográficos referentes con la gestión de residuos peligrosos se incluyen imágenes relacionadas con los puntos de generación donde se localizan canecas color rojo para el manejo de residuos peligrosos. Se incluyen fotografías de los tenedores de espacio a cargo de la AEROCIVIL que cuentan con manejo de residuos peligrosos: Armada Nacional, Batallón De Asalto Aereo 32, consorcio encargado para el mantenimiento zonas Aerocivil, Corporación de la Industria Aeronáutica de Colombia CIAC, CATAM, Policía antinarcóticos y SATENA. Así mismo se incluyen soportes mencionados por la AEROCIVIL referentes a Capacitaciones y soportes documentales de manejo y disposición de residuos sólidos no peligrosos, reciclables y peligrosos. Se incluyen soportes de capacitaciones de los tenedores de espacio a cargo de la AEROCIVIL y el grupo de gestión ambiental de la AEROCIVIL, (Ver medida 4 de la presente ficha de manejo ambiental).* *En cuanto a lo observado durante la visita de seguimiento, se evidencia la presencia de contenedores color rojo para el manejo de residuos peligrosos en los lugares de generación de los tenedores de espacio a cargo de la AEROCIVIL.* *<u>Etiquetado y señalización:</u>* *Se observa dentro del registro fotográfico anexo al ICA 21, la implementación de señalización e identificación de residuos peligrosos para los tenedores de espacio: Armada Nacional, Batallón De Asalto Aéreo 32, Consorcio KAPPA (Mantenimiento zonas Aerocivil.), Corporación de la Industria Aeronáutica de Colombia CIAC, CATAM, Policía antinarcóticos y SATENA. Adicionalmente, se encuentra la señalización adecuada en los acopios temporales de residuos peligrosos. Estos aspectos fueron verificados durante la visita de seguimiento, evidenciándose conformidad con el etiquetado y señalización de recipientes de contención y/o rotulando las bolsas que se contienen dichos residuos.* *<u>Movilización interna y almacenamiento</u>.* *Conforme lo evidenciado durante la visita de seguimiento, se cuenta dentro de cada tenedor de espacio, canecas rojas para la disposición de residuos peligrosos en los puntos de generación. Así mismo, se cuenta con un único punto de acopio temporal de residuos peligrosos para su entrega al gestor ambiental autorizado. Este manejo se evidencia para los tenedores de espacio: Armada Nacional, Batallón De Asalto Aéreo 32, Corporación de la Industria Aeronáutica de Colombia CIAC, CATAM, Policía antinarcóticos y SATENA. Para el Consorcio Pista el Dorado 2024 (Mantenimiento zonas Aerocivil.), se cuenta con una zona de campamento, donde se ubica un punto de almacenamiento de residuos peligrosos.* *<u>Consideraciones de manejo de residuos peligrosos evidenciados en la visita de seguimiento efectuada al proyecto.</u>*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***				
				En revisión de la medida 6: Gestión de residuos peligrosos de la presente ficha de manejo ambiental, se evidencia durante la visita de seguimiento efectuada al proyecto los días 18, 19 y 20 de febrero de 2026, que los tenedores de espacio: Armada Nacional, Batallón De Asalto Aéreo 32, Corporación de la Industria Aeronáutica de Colombia CIAC, CATAM, Policía antinarcóticos y SATENA cuentan con actividades generadoras de residuos peligrosos, básicamente por aquellas relacionadas con el mantenimiento de Aeronaves. *De otra parte, el Consorcio Pista el Dorado 2024, firma encargada del Mantenimiento de las áreas, lado aire, pertenecientes a Aerocivil, se evidencia el acopio temporal de residuos peligrosos generados durante los procesos de mantenimientos de pavimentos, y mantenimientos de equipo menor y maquinaria utilizada.* *Con relación a la Segregación en la fuente, se observa en los hangares visitados (excepto el de CATAM, por motivos de seguridad) que se cuentan con recipientes para la recolección de líquidos drenados (aceites, combustibles y/o aguas contaminadas) y recipientes para la recolección de residuos contaminados. De manera adicional, se observa, que estos residuos se ubican con diques de contención secundaria, hojas de seguridad, matriz de compatibilidad de acopio, extintores y kits de atención a derrames.* *Así mismo, los tenedores de espacio a cargo de la AEROCIVIL, se observa la presencia de puntos de acopio temporal de residuos peligrosos, donde se evidencia para los residuos peligrosos líquidos la existencia de isotanques demarcados, o canecas metálicas para su almacenamiento temporal rotulados con el tipo de residuo y ubicados sobre estibas y dentro de una estructura para contención a derrames. De otra parte, para los residuos peligrosos sólidos o semilíquidos, se colocan en bolsas rojas rotuladas, que posteriormente se ubican el áreas duras o contenedores para su acopio.* *Referente al lugar de almacenamiento, los tenedores de espacio a cargo de la AEROCIVIL como: Batallón De Asalto Aéreo 32, Armada Nacional, Corporación de la Industria Aeronáutica de Colombia CIAC, CATAM, Policía antinarcóticos, consorcio Pista el Dorado 2024 y SATENA cuentan con estructuras en mampostería, con acceso restringido, de fácil acceso para el trasporte de residuos, señalización de peligrosidad, ubicación de kit de atención a derrames, extintor contra incendios y en términos generales se presentan condiciones de control ambiental para el manejo y almacenamiento temporal de este tipo de residuos.* *(Ver fotografías 103 a 108 de las páginas 269 a 270 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *De otra parte, en revisión del área de campamento para los contratistas a cargo de Aerocivil (consorcio pista el Dorado 2024 y Contratista rehabilitación de luces de aproximación) se identifica un área perteneciente a la AEROCIVIL, donde se observa el parqueo de maquinaria amarilla y se ubican sustancias químicas y elementos usados para mantenimientos efectuados por la AEROCIVIL. En este lugar, se evidencia, adicionalmente, la presencia de residuos peligrosos ubicados a la intemperie sin la adecuada identificación, señalización y acopio, a lo cual se tiene el siguiente registro fotográfico.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de Residuos ***FICHA PMA – 03 Manejo de Residuos.***				
				(Ver fotografía 109 de la página 270 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026) *En consecuencia, con lo anterior, se efectuará el respectivo requerimiento para que sea implementadas las medidas de control y prevención establecidas en la medida 6 "Gestión de Residuos Peligrosos" de la presente Ficha de manejo Ambiental.*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: MANEJO DEL RECURSO HÍDRICO Y VERTIMIENTOS. ***FICHA: PMA – 04 Manejo de aguas lluvias, drenajes naturales y vertimientos***							
	Medidas de Manejo	***Tipo de Medida***				***Hace parte de acuerdo de consulta***
		Prevención	***Mitigación***	***Corrección***	***Compensación***	***SI/NO***
Impacto atendido	***Medida 2 • Canales de aguas lluvias –*** • *Se debe garantizar el mantenimiento adecuado de los canales de aguas lluvias, con el objetivo de minimizar la atracción de la fauna y prevenir posibles inundaciones facilitando el flujo normal del agua lluvia. Asimismo, la actividad se encuentra ligada a la rocería que se desarrolla en las franjas de seguridad. –* • *Los residuos obtenidos de los mantenimientos de los canales de aguas lluvias y rocería se deben disponer adecuadamente por parte del contratista encargado, fuera de las instalaciones del Aeropuerto El Dorado.* • *De esta manera, el contratista debe entregar un informe de los mantenimientos de canales de aguas lluvias y rocería, con los debidos soportes y registro fotográfico asociado.* • *Verificar el aseo y limpieza de los canales de aguas lluvias, con el objetivo de prevenir la acumulación de residuos de lugares aledaños o de rocería.*	*X*	*X*			*NO*
	Medida ajustada e incluida conforme a lo requerido en el numeral 4, artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. ***Medida 5 • Medidas de manejo enfocadas al desarrollo de obras civiles*** *La Aeronáutica Civil incluirá dentro de los documentos contractuales la solicitud al contratista de dar estricto cumplimiento a lo establecido en la presente ficha para el manejo de la actividad correspondiente.*	*X*	*X*			*NO*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: MANEJO DEL RECURSO HÍDRICO Y VERTIMIENTOS. ***FICHA: PMA – 04 Manejo de aguas lluvias, drenajes naturales y vertimientos***						
	• *En la etapa de movimiento de tierras, asegurar que no se genere arrastre de material térreo hacia los canales de aguas lluvias.* • *En todas las obras de drenaje que se proyecte construir y con el objeto de no afectar los drenajes naturales aledaños, se deberá construir de ser necesario, un desarenador – trampa de grasas que retengan los sólidos de las aguas superficiales.* • *Donde se contemplen demoliciones, el Contratista deberá tener especial cuidado de no afectar los canales de aguas lluvias existentes.* • *En los casos en que el proyecto contemple la demolición de canales de aguas lluvias u otras estructuras de drenaje para su reemplazo o reconstrucción, y se proyecte un demora en la entrega de las nuevas estructuras, el Contratista deberá conformar zanjas temporales.* • *No se permitirá el lavado de mezcladoras de concreto en el frente de la obra si no se cuenta con las estructuras y el sistema de tratamiento para realizar esta labor.* • *De igual forma, no se permitirá el lavado de vehículos, maquinaria y equipos dentro de los frentes de obra ni en cuerpos de agua, caños o drenajes naturales aledaños.* • *En cuanto al uso del recurso hídrico se debe evitar represamientos del agua mediante desvíos temporales o la colocación de tuberías de drenaje.*					

Indicadores de la ficha del Plan de Manejo Ambiental	
Mantenimiento de tanques de almacenamiento	*MT = (N° de mantenimientos realizadas a tanques de almacenamiento cuando se requiera/N° de mantenimientos programadosa tanques de almacenamiento) x 100*
Mantenimientos periódicos a los canales de agua lluvias	*ML = (N° de mantenimientos realizadas a canales de aguas lluviaso cuando se requiera/N° de mantenimientos programadosa canales de aguas lluvia) x 100*
Mantenimiento de trampa de grasas	*MG = (N° de mantenimientos realizadas a trampa de grasas cuando se requiera/N° de mantenimientos programadosa trampas de grasa) x 100*
Eficiencia en el Manejo de Escorrentía (EME) Valor aceptable: Valores aceptables en el Decreto 1076 de 2015 del Ministerio de Ambiente y la Resolución 2115 de 2007 del Ministerio de Medio Ambiente	*EME=Resultados de monitoreos en cuerpos de agua o drenajes naturales aledaños*
Eficiencia del retiro del Eichhornia crassipes (Buchón de Agua), y demás vegetación presente en ambos costados (Riberas) del cauce del Rio Bogotá, a la altura del	*RE= (Total de área limpia (luego del retiro de vegetación) / Total área con vegetación) x 100*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: MANEJO DEL RECURSO HÍDRICO Y VERTIMIENTOS. ***FICHA: PMA – 04 Manejo de aguas lluvias, drenajes naturales y vertimientos***	
costado occidental de las cabeceras.	
Ejecución periódica de actividades de mantenimiento y limpieza del cauce del Rio Bogotá en el tramo establecido y con la frecuencia determinada	*EJR = N° de campañas de limpieza y mantenimiento al año/Total de campañas programadas por año* *= 1 Desarrollo satisfactorio* *<1 Desarrollo insuficiente*
Análisis de cumplimiento de indicadores	
Con relación a los indicadores presentados dentro del ICA 21 (primer semestre del año 2025), se presenta dentro de los formatos ICA 1 A, la información que se relaciona en la tabla de las páginas 275 y 276 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026. *- Mantenimientos realizados a los tanques de almacenamiento, se establece dentro de la Ficha PMA-04 Manejo de aguas lluvias, drenajes naturales y vertimientos que serán realizados un mantenimiento por semestre o según el indicador cuando se requiera su mantenimiento. Conforme con lo anterior, se tiene que dentro del informe ICA, se presentan los soportes documentales relacionados con los mantenimientos efectuados, por lo anterior, se considera el cumplimiento al presente indicador.* *- Mantenimientos periódicos a los canales de agua lluvias: Considerando que los canales de aguas lluvias, se circunscriben en dos instancias: Canales de aguas lluvias ubicados dentro del área de cada tenedor de espacio, y canales de aguas lluvias que recogen las aguas provenientes de las áreas internas del aeropuerto, y son manejadas por parte de AEROCIVIL. En primer aspecto, se tiene que no se cumple con la entrega de soportes documentales de estos mantenimientos por parte de los tenedores de espacio - SATENA, DIRAN y Áreas administrativas de AEROCIVIL-, en tanto que si se soportan los mantenimientos efectuados a los canales de agua lluvia a cargo de AEROCIVIL. En tal sentido, se considera que este indicador presentado (100%) no se encuentra conforme con los soportes documentales presentados, motivo por el cual se solicitará la entrega de documentación relacionada con los mantenimientos a los canales de aguas lluvias para los tenedores de espacio antes relacionados junto con sus correspondientes indicadores de cumplimiento.* *- Mantenimiento de trampa de grasas: Para este indicador, se evidencia documentalmente, que se realizan los mantenimientos de las trampas de grasas en los momentos requeridos. Así mismo, se evidencia en la visita de seguimiento, las trampas de grasas en funcionamiento y sin ningún tipo de obstrucciones. Por lo anterior, se considera el cumplimiento del 100% en el proceso de mantenimiento a las trampas de grasas correspondientes a AEROCIVIL.* *- Eficiencia en el Manejo de Escorrentía (EME): Para este indicador, se tiene reportado como no aplica. Sin embargo, se debe tener en cuenta que se efectúan los monitoreos de aguas para los canales de aguas lluvias y el rio Bogotá (aguas arriba y aguas abajo), de lo cual se presentan incumplimientos en relación con los parámetros de hierro, sólidos suspendidos y DBO5. Así mismo, se destaca que para descargas de aguas lluvias al rio Bogotá, aplica la norma definida en el Artículo primero clase IV, del acuerdo 43 del 2006 de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR -establece los objetivos de calidad para la cuenca del Rio Bogotá, a lograr en el año 2020-. Dado lo anterior, se efectuará el respectivo requerimiento en el sentido de ajustar el indicador Eficiencia en el manejo de Escorrentía (EME).* *- Eficiencia del retiro del Eichhornia crassipes (Buchón de Agua) y Ejecución periódica de actividades de mantenimiento y limpieza del cauce del Rio Bogotá en el tramo establecido: Considerando el informe documental presentado para primer semestre del año 2024, y teniendo en cuenta lo observado en campo durante la visita de seguimiento, se tiene que en efecto corresponde a un cumplimiento del 100% en el proceso de mantenimiento y limpieza del cauce del Rio Bogotá en la zona límite del predio del Aeropuerto el Dorado.*	
Análisis de efectividad	

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: MANEJO DEL RECURSO HÍDRICO Y VERTIMIENTOS. ***FICHA: PMA – 04 Manejo de aguas lluvias, drenajes naturales y vertimientos***				
Nivel de Efectividad				***Consideraciones***
Medida	***SI***	***NO***	***N/A***	
2		*X*		*En revisión del expediente LAM0209, y conforme con la relación de los antecedentes enunciados en este acto administrativo se tiene que la AEROCIVIL radica para el presente periodo de seguimiento el ICA 21 del período 1 de enero al 30 de junio de 2025 donde se incluye para la presente medida ambiental la siguiente información dentro del Formato ICA 1ª:* *"Durante el periodo de reporte se realizó el mantenimiento de los canales de agua lluvia existentes dentro de cada una de las áreas a cargo de la Aeronáutica Civil.* ***Ver anexo 7. Manejo de aguas lluvia, drenajes y vertimientos****.* *Durante el presente periodo de reporte los residuos obtenidos de las actividades de mantenimiento a los canales de aguas lluvia se acopiaron y se entregaron a la empresa de servicios públicos domiciliarios como residuos no aprovechables.* ***Ver anexo 6. Manejo de residuos sólidos****.* *Durante el periodo de reporte se realizó el mantenimiento de los canales de agua lluvia existentes dentro de cada una de las áreas a cargo de la Aeronáutica Civil.* ***Ver anexo 7. Manejo de aguas lluvia, drenajes y vertimientos****."* *En revisión de los anexos mencionados por parte de la AEROCIVIL, se tienen los siguientes soportes relacionados con el mantenimiento a los canales de aguas lluvias ubicados en las áreas a cargo de la AEROCIVIL y tenedores de espacio, así:* • *Armada Nacional. Informe de mantenimiento de canales de aguas lluvias del tenedor de espacio Armada nacional, Incluye registro fotográfico. Junio de 2025.* • *Brigada 32 Batallón de abastecimiento y servicios. Informe de mantenimiento de canales de aguas lluvias del tenedor de espacio, Incluye registro fotográfico. Enero a junio de 2025,* • *CATAM. Informe de mantenimiento del canal de aguas lluvias de la unidad militar. Enero a junio de 2025.* • *CIAC. Certificación de la firma Unidad sanitaria de Fumigaciones, para lavado pozos y cajas de inspección. Enero a junio de 2025.* • *Consorcio Pista el Dorado 2024. Informe de mantenimiento y limpieza de todos los canales de acuerdo con la frecuencia establecida para cada uno de los siguientes canales: 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15. Registro fotográfico de acciones de mantenimiento de mantenimiento a canales de aguas lluvias. Primer semestre 2025.* *Sin embargo, con la información radicada por parte de AEROCIVIL, se evidencia que no son incluidos informes de mantenimiento a canales de aguas lluvias de las siguientes áreas: SATENA, DIRAN y áreas a administrativas de la AEROCIVIL. Dado lo anterior, se efectuará el respectivo requerimiento.* *Con relación a los aspectos observados durante la visita de seguimiento, efectuada al proyecto los días 18, 19 y 20 de febrero de 2026, se evidencian que para los canales de*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: MANEJO DEL RECURSO HÍDRICO Y VERTIMIENTOS. ***FICHA: PMA – 04 Manejo de aguas lluvias, drenajes naturales y vertimientos***				
				aguas lluvias de las pistas norte y sur, así como de las calles de rodaje, se efectúan los mantenimientos de limpieza de cauce, poda y rocería de taludes. *De otra parte, se revisan los canales de aguas lluvias, donde se observan drenajes presentan caudales acordes con la época del año (bajo a mediano caudal) sin evidencia de olores ofensivos generados por vertimientos inadecuados, basuras o residuos sólidos, iridiscencias o películas que infieran vertimientos de sustancias químicas. De otra parte, se tiene que los canales revisados (cabecera 32R y Cabecera 14L de la pista norte y Cabecera 14r de la pista sur), no presentan alteraciones, interceptaciones, o conexiones de otro tipo que no sean aguas lluvias.* *Sin embargo, para el reporte de monitoreo de calidad del agua efectuado en los canales de aguas lluvias -muestreo junio de 2025- se presenta como resultados el incumplimiento en los parámetros de sólidos suspendidos totales en los puntos S3 y S10 y coliformes totales en los puntos S1, S2, S3, S4, S5, S6, S9, S12 y S13; de lo anterior, se efectuará el requerimiento de identificar las fuentes generadoras de estos incumplimientos y establecer un plan de acción para para lograr que estos parámetros cumplan con el estándar normativo. (Ver acápite Seguimiento al Plan de Seguimiento y Monitoreo: Ficha de seguimiento y monitoreo PSM – 04 Vertimientos)* *Referente al manejo de los canales de aguas lluvias de los tenedores de espacio, es decir de zonas de edificios, hangares, parqueaderos y áreas comunes de cada tenedor, se observa que todas las instituciones realizan procesos de limpieza de canales, sumideros y canaletas, así como también se observa que se efectúan acciones de poda, rocería y limpieza de material vegetal lo cual evidencia la ocurrencia de mantenimientos periódicos de estas infraestructuras.* *(Ver fotografías de la página 279 del Concepto 6204 de 5 de junio de 2026)* *Así mismo, durante la visita de seguimiento, la AEROCIVIL, informa sobre el contratista encargado del mantenimiento de las áreas a cargo de la AEROCIVIL, incluyendo el manejo de canales de aguas lluvia, los procesos de tala, rocería y mantenimiento de zonas verdes, franja de seguridad y vías perimetrales corresponde al Consorcio Pista el Dorado 2024.* *Referente a posibles acciones de contingencias o emergencias por causa de lluvias o desbordes, en verificación de los reportes del Sistema de información de Licencias Ambientales y registro VITAL no se cuenta para el periodo de seguimiento con reportes de contingencias relacionadas con el manejo de aguas lluvias en la zona del aeropuerto el Dorado.*
5		*X*		*En revisión del expediente LAM0209, y conforme con la relación de los antecedentes enunciados en este acto administrativo, se tiene que la AEROCIVIL radica para el presente periodo de seguimiento el ICA 21 del período 1 de enero al 30 de junio de 2025 donde se incluye para la presente medida ambiental la siguiente información dentro del Formato ICA 1ª:* *"Durante el periodo objeto de reporte no se realizaron actividades de obras constructivas dentro del desarrollo del proyecto."* *Sin embargo, con lo anterior, en revisión de los anexos incluidos al ICA 21, se presenta el anexo 20: Obra menor SATENA, donde se incluye dentro del documento ambiental la siguiente información:*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: MANEJO DEL RECURSO HÍDRICO Y VERTIMIENTOS. ***FICHA: PMA – 04 Manejo de aguas lluvias, drenajes naturales y vertimientos***				
				"De acuerdo a lo contemplado en el contrato 020 de 2025 "MANTENIMIENTO HANGAR DE SATENA" celebrado entre SATENA y CONSORCIO CONSTRUINTEGRAL se contempla la ejecución de las siguientes actividades de mayo 05 del 2025 a junio 30 del 2025" *Con lo anterior, se evidencia durante la visita de seguimiento efectuada al proyecto, que la actividad de cambio menor: "Obra civil para el mantenimiento de la zona ETTA del hangar de Satena" fue ejecutado durante el periodo comprendido entre mayo a diciembre de 2025. En consecuencia, para el periodo del ICA 21 -primer semestre del año 2025- aplica el reporte de actividades ambientales desarrolladas durante los meses de mayo y junio de 2025.* *Sin embargo, con lo anterior, aunque la AEROCIVIL menciona por que se ejecutaron actividades los meses de mayo y junio de 2026, No se incluyen soportes documentales que permitan evaluar la implementación de acciones de manejo ambiental durante las obras ejecutadas en la zona ETTA del hangar de SATENA. En consecuencia, se efectuará el respectivo requerimiento.*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de residuos. ***FICHA PMA-06 Manejo de materiales y sobrantes de construcción***						
Impacto atendido	***Medidas de Manejo***	***Tipo de Medida***				***Hace parte de acuerdo de consulta***
		Prevención	***Mitigación***	***Corrección***	***Compensación***	***SI/NO***
	Medida 1 • Procedencia y transporte de materiales. *• Para la adquisición de materiales a terceros, las plantas de triturado, concreto y/o asfalto, deberán presentar copia de los permisos ambientales de dichas instalaciones.* <u>*Transporte de materiales*</u> *• El transporte de los materiales se realizará en forma adecuada y segura, atendiendo las recomendaciones y normas vigentes que regulan esta actividad (Resolución No. 472 de febrero 28 de 2017).* *• Todos los vehículos deben estar en óptimas condiciones tecno mecánicas, para evitar contaminación al aire por emisiones, material particulado, ruido, entre otros.* *• Se debe relacionar en una tabla, las características de los vehículos a disponer el material generado, en donde se evidencie placas, marca, capacidad de volumen y clase de vehículo.*	*X*	*X*			*NO*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de residuos. ***FICHA PMA-06 Manejo de materiales y sobrantes de construcción***						
	Medida modificada conforme a lo requerido en el <u>numeral 6, subnumeral 6.5 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021</u>.en el sentido de Incluir en las acciones a desarrollar que se allegarán a la ANLA los certificados de suministro de material por terceros debidamente autorizados: *• Los materiales de construcción tales como afirmado, súbase granular, base granular, mezcla asfáltica, arena, grava, crudo de río, deben provenir de sitios que cuenten con los permisos y licencias ambientales y mineras exigidos por las normas vigentes*					
	Medida 2 • Almacenamiento temporal de materiales *• La carga de volquetas que transporten agregados para el concreto, bases, sub bases, recebos, afirmados, mezcla asfáltica, debe ir cubierta con una lona de alta resistencia a la tensión, asegurada debidamente, de tal forma que evite caídas de material a las vías por donde transita, a los drenajes por donde crucen las volquetas o a propiedades privadas.* *• Los materiales de construcción que no se estén utilizando, y que permanezcan dentro del frente de la obra, deberán estar debidamente cubiertos y demarcados en áreas autorizadas por la Interventoría con cintas de seguridad, para evitar derrames a áreas no previstas, incidentes y/o accidentes.* *• Manejo y disposición adecuada de los residuos de excavación, cortes y escombros, de acuerdo a la normatividad vigente.* *• Se prohíbe depositar o almacenar en las vías públicas o en zonas de uso público, materiales de construcción, demolición o desecho que puedan generar emisiones al aire.* *• Con el objetivo de no afectar los drenajes naturales aledaños, se deberá construir de ser necesario, un desarenador que retenga los sólidos de las aguas superficiales. A este desarenador, deberá realizársele mantenimientos periódicos para remover los sólidos atrapados y disponerlos en excavaciones que posteriormente se sellarán.* *• El material sobrante de construcción y demás elementos deben ser dispuestos de tal manera que no altere visualmente el paisaje del área y su temporalidad de almacenamiento debe ser mínima.* ***Medida modificada conforme a lo requerido en el numeral 6, subnumeral 6.1 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.en el sentido de Unificar con la ficha IO.10 – Mantenimiento y repavimentación de pistas y la ficha IO.11 – Manejo de material de fresado.***	*X*	*X*			*NO*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de residuos. ***FICHA PMA-06 Manejo de materiales y sobrantes de construcción***						
	• Cuando el material de fresado pueda ser reutilizado, se debe adecuar un sitio especial dentro o fuera del frente de la obra para su almacenamiento temporal, siempre y cuando éste permanezca aislado, con cerramiento de malla sintética o cinta de seguridad y debidamente cubierto y señalizado (siguiendo las indicaciones de la Ficha PMA-10).					
	Medida 3 Generación de Escombros *• Verificar el correcto manejo y disposición de los residuos de excavación, cortes y escombros, de acuerdo con la normatividad vigente (Resolución No. 472 de febrero 28 de 2017 o en aquella que la modifique o sustituya).* *• Durante el transporte de escombros el material se debe cubrir con lonas o plásticos para generar la dispersión de polvo.* *• Los escombros deben llevarse a escombreras autorizadas por la autoridad ambiental.* *• Se deberá generar un informe en donde indique la cantidad de material dispuesto en la escombrera, adjuntando los debidos soportes.* ***Medida modificada conforme a lo requerido en el numeral 6, subnumeral 6.3 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.en el sentido de Aclarar dentro de las acciones a desarrollar que el manejo, transporte y disposición de los materiales sobrantes de construcción se llevarán a cabo cumpliendo con lo establecido en la Resolución No. 472 de febrero 28 de 2017.*** *Los materiales sobrantes de construcción serán transportados de acuerdo con los lineamientos presentados en la Resolución No. 472 de febrero 28 de 2017 o en aquella que la modifique o sustituya, y su manejo y disposición serán realizados de acuerdo con lo estipulado en esta normativa, de manera que se asegure que el manejo y disposición de los materiales sobrantes de construcción se lleva de manera adecuada, propendiendo a la mitigación de los posibles impactos que estos sobrantes generen durante las obras civiles.*	*X*	*X*			*NO*
	Medida 6 Manejo de emisiones atmosféricas y ruido *• Verificar el estado técnico y mecánico de los equipos y maquinaria cumplimiento con lo establecido en la Ficha PMA-09.* *• Los vehículos de transporte de materiales deben estar adecuadamente carpadas y en perfectas condiciones mecánicas cumplimiento con lo establecido en la Ficha PMA-09.*	*X*	*X*			*NO*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de residuos. ***FICHA PMA-06 Manejo de materiales y sobrantes de construcción***						
	• Se remitirá a la ANLA los reportes de mantenimiento de los equipos y maquinaria utilizados para las actividades de mantenimiento y repavimentación de pistas.					
Indicadores de la ficha del Plan de Manejo Ambiental						
Procedencia de Materiales *Valor aceptable 100%*	*Verificación de las licencias de la procedencia de los materiales*					
Transporte de Materiales *Valor aceptable: Entre el 80 y el 100%*	*TM = Numero de hallazgos encontrados/ Ítems totales de cumplimiento para* el transporte de materiales *x100*					
Almacenamiento de materiales de construcción/sobrantes de construcción (AMS)	*RD = (Numero de hallazgos encontrados/ Items totales de cumplimiento para el almacenamiento de materiales) x 100*					
• Reutilización del material de fresado (CR) *Valor aceptable: Entre el 80 y el 100%*	*CR = Volumen de material de fresado reutilizado/Volumen de material fresado total x100*					
• Reutilización del material de excavación (ME) *Valor aceptable: Entre el 80 y el 100%*	*ME = Volumen de material de excavación reutilizado/ Volumen de material de excavación total x100*					
Disposición final de material no utilizado: 100% RDE	*RDE = (Volumen de material no utilizado de excavación, cortes o escombros dispuesto adecuadamente/Volumen total extraido) x 100*					
Certificación de vehículos etapa de construcción (CVC)	*CVC = No. de vehículos con certificado de gases/No. de vehículos utilizados en la etapa de construcción*					
Análisis de cumplimiento de indicadores						
Con relación a los indicadores presentados dentro del informe ICA 21 (primer semestre del año 2025), se incluye dentro de los formatos ICA 1 A, la información que se muestra en la página 300 del Concepto Técnico 6204 de 4 de junio de 2026. *Con relación a los anteriores indicadores presentados para el primer semestre del año 2025, se tienen las siguientes consideraciones:* - *Procedencia de materiales y Transporte de materiales: Estos indicadores no corresponden al 100% tal como lo expresa AEROCIVIL, dado que no se soporta documentalmente los materiales utilizados durante las obras constructivas del Hangar de SATENA y las actividades de mantenimiento del Consorcio el Dorado 2024, así como las medidas de manejo ambiental implementadas durante el transporte y almacenamiento de materiales.* - *Con relación a la reutilización del material de fresado, se tiene correspondencia, dado que dicho material, actualmente almacenado, se encuentra en proceso de reutilización por parte del Consorcio el Dorado 2024 en el mantenimiento de la vía perimetral del Aeropuerto.* - *<u>En cuanto a la disposición de material de excavación no utilizado y el manejo de los vehículos transportadores, se observa que no se cumple documentalmente con el valor de 100% reportado por AEROCIVIL para la construcción del Hangar de SATENA. Así mismo no son incluidos los soportes documentales de manejo ambiental implementado para los vehículos transportadores del material de excavación, por lo tanto se efectuará su respectivo requerimiento.</u>*						
Análisis de efectividad						
Nivel de Efectividad				***Consideraciones***		
Medida	***SI***	***NO***	***N/A***			

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de residuos. ***FICHA PMA-06 Manejo de materiales y sobrantes de construcción***				
1,2 y 6		*X*		*En revisión del expediente LAM0209, y conforme con la relación de los antecedentes enunciados en el presente acto administrativo se tiene que la AEROCIVIL radica para el presente periodo de seguimiento el ICA 21 del período 1 de enero al 30 de junio de 2025 donde se incluye para la presente medida ambiental la siguiente información dentro del Formato ICA 1ª:* *"Durante del periodo de reporte no se realizaron actividades de obras constructivas, sin embargo, se realizaron actividades de mantenimiento propias del contrato, para las cuales se adquirió con terceros material arena, para el Informe ICA se presentan documentos relacionadas con permisos y/o licencias ambientales y mineras de: PROYECTOS DE INGENIERIA Y GEOLOGIA COLOMBIANA - PROINGECOL LTDA.* ***Ver Anexo 8. Mantenimiento_Contratistas-8.2Infraestructura-9 Proveedores_gestores****.* *El 100% del parque automotor, utilizado en obra, durante la ejecución de las actividades conto con la documentación legal vigente definida para el territorio colombiano en las normas vigentes de tránsito y transporte y de emisiones atmosféricas, relacionadas con: Certificados de revisión técnico-mecánica y demás documentación conexa.* ***Ver Anexo 8. Mantenimiento_Contratistas-8.2Infraestructura-16 Maquinaria y vehículos****"* *En revisión de la información mencionada por la AEROCIVIL, se evidencia que no se encuentra incluida la carpeta* ***9 Proveedores_gestores y 16 Maquinaria y vehículos*** *por lo cual no se encuentra la información referenciada, y en consecuencia se efectuara el respectivo requerimiento.* *Sin embargo, se tiene para los meses de mayo y junio de 2025, se dio el inicio de las obras civiles para el mantenimiento de la zona ETTA del hangar de Satena, actividad que consistió en la demolición de la zona de plataforma que se encontraba a nivel de carpeta asfáltica, excavación, conformación de estructura base y sub base y conformación de la plataforma en concreto. De estas obras, se incluye:* *"Durante el periodo objeto de reporte de ICA los materiales pétreos requeridos para la ejecución de las actividades contractuales fueron adquiridos con terceros en calidad de Compra.* *En las siguientes tablas se presenta la relación de material usado:* *(Ver tabla de la página 302 del Concepto Técnico 6204 de 4 de junio de 2026)"* *Así mismo, dentro del Anexo 6, Certificado de materiales, se incluye:* - *Resolución CAR 1943 de 22 de junio de 2010, que otorga Licencia Ambiental a Claudia Patricia Garzón, para explotación de material en la concesión 20718 del 17 de julio de 2007, predio loma pelada, vereda Balsillas, Municipio de Mosquera.* - *Registro único RUCOM, certifica que la firma AGREGADOS Y CONSTRUCCIONE|S MAJES S.A.S. acredita la calidad de comercializador autorizado inscrito en el Registro Único de Comercializadores de Minerales. Vigencia del 21-07-2024 hasta el 31-07-2025.* - *Certificación de la firma Luis Eduardo Roa (Resolución DGEN No. 20237000730 de 26 OCT. 2023), donde indica que la firma CONSTRUINTEGRAL (Hangar de*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de residuos. ***FICHA PMA-06 Manejo de materiales y sobrantes de construcción***				
				SATENA, zona ETTA) dispuso un total de 584 m3 de material de excavación en el predio el Ruby. - *Resolución CAR 2425 de 16 de octubre de 2009, que establece el PMA para la firma Doble A Ingeniería, Cantera Cerro grande, vereda Balsillas, Mosquera.* - *Resolución CAR 0237 de 15 febrero de 2008, que establece el PMA para la firma Recebera Vista Hermosa García Triana, Recebera Vista hermosa, Mosquera.* *Sin embargo, no se evidencia la inclusión de información relacionada con la certificación del material utilizado durante el primer semestre del año 2025 en la rehabilitación y construcción del Hangar de Satena, así como de la licencia ambiental del proveedor utilizado.*
3		*X*		*En revisión del expediente LAM0209, y conforme con la relación de los antecedentes enunciados en el numeral 1.1 del presente concepto técnico, se tiene que la AEROCIVIL radica para el presente periodo de seguimiento el ICA 21 del período 1 de enero al 30 de junio de 2025 donde se incluye para la presente medida ambiental la siguiente información dentro del Formato ICA 1ª:* *"Durante el periodo de reporte no se realizaron actividades de excavación ni descapote ni desmonte, Sin embargo, en el marco de las labores de mantenimiento, se ejecutaron trabajos de rebordeo y fresado, de los cuales se obtuvo material que fue retirado y acopiado adecuadamente con el propósito de ser reutilizado posteriormente en actividades de obra, tales como estabilización de áreas intervenidas.* *Los vehículos utilizados para el trasporte de los materiales y residuos generados contaron con sistema de carpado - lona impermeable de alta resistencia- a fin de proteger la carga durante el transporte, sistema que aseguro los materiales de tal forma que no se presentaron caídas en las vías de tránsito, en los drenajes o en predios privados, así mismo se evitó el contacto con la lluvia y el viento.* *El acopio se efectuó en la zona autorizada, ubicada lejos de cuerpos de agua y áreas con sensibilidad ambiental, cumpliendo lo establecido en la acción de manejo. Asimismo, el sitio permaneció delimitado con cinta de advertencia, debidamente señalizado y con una altura máxima de almacenamiento de 2,5 metros.* *El registro de la actividad se encuentra consignado en el **Anexo8. Mantenimiento_ Contratistas- 8.2 Infraestructura-6 Informe Mensuales MIP**."* *En revisión de la información mencionada por la AEROCIVIL, se evidencia que no se encuentra incluida la carpeta **.2Infraestructura-6 Informe Mensuales MIP** por lo cual no se encuentra la información referenciada, y en consecuencia se efectuara el respectivo requerimiento.* *De otra parte, se tiene para los meses de mayo y junio de 2025, se dio el inicio de las obras civiles para el mantenimiento de la zona ETTA del hangar de Satena, actividad que consistió en la demolición de la zona de plataforma que se encontraba a nivel de carpeta asfáltica, excavación, conformación de estructura base y sub base y conformación de la plataforma en concreto.* *Dentro de los anexos presentados, se incluye dentro del Anexo 6, lo siguiente:*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Gestión de residuos. ***FICHA PMA-06 Manejo de materiales y sobrantes de construcción***				
				- *Resolución CAR 1943 de 22 de junio de 2010, que otorga Licencia Ambiental a Claudia Patricia Garzón, para explotación de material en la concesión 20718 del 17 de julio de 2007, predio loma pelada, vereda Balsillas, Municipio de Mosquera.* - *Certificación de la firma Luis Eduardo Roa (Resolución DGEN No. 20237000730 de 26 OCT. 2023), donde indica que la firma CONSTRUINTEGRAL (Hangar de SATENA, zona ETTA) dispuso un total de 584 m3 de material de excavación en el predio el Ruby.* - *Resolución CAR 2425 de 16 de octubre de 2009, que establece el PMA para la firma Doble A Ingeniería, Cantera Cerro grande, vereda Balsillas, Mosquera.* - *Resolución CAR 0237 de 15 febrero de 2008, que establece el PMA para la firma Recebera Vista Hermosa García Triana, Recebera Vista hermosa, Mosquera.* *Sin embargo, con lo anterior, no se evidencia la inclusión de información relacionada con las medidas de control para el manejo de escombros en obra, así como la Autorización Ambiental del lugar de disposición del material de excavación. Por lo anterior, se efectuará el respectivo requerimiento.*

Medio Socioeconómico

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-01 Sensibilización y Educación***						
Impacto atendido	***Medidas de Manejo***	***Tipo de Medida***				***Hace parte de acuerdo de consulta***
		Prevención	***Mitigación***	***Corrección***	***Compensación***	***SI/NO***
Generación de Conflictos *Generación de Expectativas*	***Medida 1 Actividades de Educación*** *Realizar una actividad semestral de educación para el CCA, grupos de interés comunitario y personal de las entidades del área de influencia, respecto a los temas propuestos por las comunidades y que se encuentren relacionados a los posibles impactos que se generan durante el desarrollo del proyecto.* *De igual manera se llevarán a cabo mecanismos de evaluación como: sondeos y encuestas con el propósito de recibir la retroalimentación de cada espacio de educación brindado por parte de los asistentes a las jornadas.* *Frecuencia: Semestral.*	***X***	***X***	***X***		***NO***
	Medida 2 Actividades de Sensibilización	***X***	***X***	***X***		***NO***

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-01 Sensibilización y Educación***						
	Desarrollar 1 actividad de sensibilización semestral, destinada a alcanzar un alto grado de responsabilidad ambiental y social, donde se brindará conocimiento sobre las temáticas relacionadas a la operación aeroportuaria, calentamiento global, huella de carbono, impacto ambiental, desarrollo sostenible, biodiversidad, medio ambiente urbano, gestión de recursos naturales, contaminación ambiental, entre otras. Adicionalmente, se realizarán visitas a cada uno de los espacios donde se desarrolla el proyecto, todo esto con el propósito de generar conocimiento sobre cada uno de los actores vinculados a la ejecución del proyecto (Juntas de Acción Comunal – JAC, Juntas Administradoras Locales, entidades y autoridades locales y municipales y Comité Comunitario Aeroportuario – CCA) *De igual manera se llevarán a cabo mecanismos de evaluación como: sondeos y encuestas con el propósito de recibir la retroalimentación de cada espacio de sensibilización brindado por parte de los asistentes las jornadas.*					
Indicadores de la ficha del Plan de Manejo Ambiental						
Realizar un encuentro educativo semestral con el CCA, que permita fortalecer las características socio ambientales por la ejecución operativa del proyecto y el área de influencia.	*ED = <u>No de encuentros educativos realizados semestralmente</u>* *No de encuentros educativos programados semestralmente*100* *El siguiente indicador fue incluido mediante los radicados ANLA 20246200757562 y 20246200757582 del 5 de julio de 2024 y 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024, en atención a lo requerido por la ANLA mediante el literal a del numeral 2 del artículo primero del Auto 3807 del 31 de mayo de 2024 y al cual esta Autoridad Nacional realizará el respectivo seguimiento:* *ENC = <u>No. de encuestas de evaluación realizadas sobre encuentros educativos semestral</u>* *No de encuentros educativos programados semestral*100*					
Ejecutar 1 encuentro de sensibilización semestralmente con los grupos de interés (comunidad particular, JAC, CCA y líderes comunitarios.) del área de influencia sobre actividades ambientales y sociales aeroportuarias que se ejecutan en el proyecto.	*SN= <u>No de encuentros de sensibilización ejecutados semestralmente</u>* *No de encuentros de sensibilización programados semestralmente*100* *El siguiente indicador fue incluido mediante los radicados ANLA 20246200757562 y 20246200757582 del 5 de julio de 2024 y 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024, en atención a lo requerido por la ANLA mediante el literal b del numeral 2 del artículo primero del Auto 3807 del 31 de mayo*					

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-01 Sensibilización y Educación***	
	de 2024 y al cual esta Autoridad Nacional realizará el respectivo seguimiento: *ENC = No. de encuestas de evaluación realizadas sobre encuentros de sensibilización semestral* *No de encuentros de sensibilización programados semestral*100*
Reuniones participativas con representantes de las comunidades a los encuentros planteados por parte de la Aeronáutica Civil.	*No de asistentes a la reunión* *No de comunidad invitada*100*
Realizar 1 actividad de semillero de investigación dirigido a unidades territoriales del área de influencia con frecuencia semestral ((SI)	*El siguiente indicador fue incluido mediante los radicados ANLA 20246200757562 y 20246200757582 del 5 de julio de 2024 y 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024, en atención a lo requerido por la ANLA mediante el numeral 4 del artículo primero del Auto 3807 del 31 de mayo de 2024 y al cual esta Autoridad Nacional realizará el respectivo seguimiento:* *SI = Actividades ejecutadas (semestral) con Semillero de Investigación (por unidades territoriales del área de influencia)* *No de actividades programadas semestralmente con Semillero de Investigación (por unidades territoriales del área de influencia) *100*
Análisis de cumplimiento de indicadores	
En lo que corresponde a la verificación del diligenciamiento de los indicadores definidos para esta ficha de manejo se tiene lo siguiente de acuerdo con el reporte realizado por la AEROCIVIL en el ICA 21 objeto de revisión en el presente seguimiento:	
Actividades de Educación	
ED = No de encuentros educativos realizados semestralmente / *No de encuentros educativos programados semestralmente*100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *De acuerdo con el reporte realizado por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a incluido en el ICA 21, se tiene lo que se muestra en la imagen de la página 334 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Con relación al reporte de este indicador de cumplimiento se tiene en primer lugar que, la AEROCIVIL incluye de manera cuantitativa únicamente el desarrollo de 5 actividades de educación, aun cuando los soportes documentales verificados dejan evidencia de la ejecución de 7 de estas actividades en la unidad territorial de Fontibón y 9 actividades de educación en la unidad territorial de Engativá, dando esto un total de 16 actividades realizadas adecuadamente en cumplimiento de esta medida de manejo.* *En segundo lugar, de acuerdo con los soportes anexos verificados, tal como se indicó en la descripción de verificación al cumplimiento de la medida de manejo, los soportes documentales asociados a la unidad territorial de Funza si bien muestran la ejecución de actividades de educación, estas fueron realizadas con la vereda Siete Trojes la cual no hace parte del área de*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-01 Sensibilización y Educación***	
	influencia del proyecto, por lo tanto, no se validaron dentro del cumplimiento de la medida de manejo. *De acuerdo con lo anterior, la AEROCIVIL debe presentar este indicador con el reporte de los datos cuantitativos de las actividades de educación que fueron efectuadas en el área de influencia del proyecto correspondiente a la unidad territorial del Municipio de Funza.*
ENC = No. de encuestas de evaluación realizadas sobre encuentros educativos semestral *No de encuentros educativos programados semestral*100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *De acuerdo con el reporte realizado por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a incluido en el ICA 21, se tiene lo que se muestra en la imagen de la página 334 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Con relación a este indicador, tal como se indicó en la descripción de verificación de cumplimiento de la medida de manejo "Actividades de Educación" en el ítem asociado a los mecanismos de evaluación, de acuerdo con los soportes documentales aportados por la AEROCIVIL se observó que las evaluaciones realizadas se efectuaron sin discriminar las actividades de educación y las actividades de sensibilización, aun cuando estas corresponden a medidas independientes dentro de la ficha de manejo y más cuando son acciones que cuentan con objetivos, enfoques y fines que si bien se complementan, de manera independiente difieren. Dado lo anterior, se generó el respectivo requerimiento con el fin de que la AEROCIVIL presente de manera discriminada los soportes documentales que den cuenta del cumplimiento de la aplicación de mecanismos de evaluación para cada una de las medidas y por ende este indicador no da cumplimiento a la implementación de estos mecanismos tanto para la medida "Actividades de Educación" como para la medida "Actividades de Sensibilización", por tanto, debe presentar estos indicadores de cumplimiento de manera independiente, lo cual motiva la generación del respectivo requerimiento.*
SN= No de encuentros de sensibilización ejecutados semestralmente *No de encuentros de sensibilización programados semestralmente*100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *De acuerdo con el reporte realizado por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a incluido en el ICA 21, se tiene lo que se muestra en la imagen de la página 335 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *En lo que comprende el reporte de este indicador por parte de la AEROCIVIL, de acuerdo con la verificación de soportes documentales descritos en el análisis de cumplimiento de la medida de manejo "Actividades de Sensibilización" se confirma la ejecución de 12 actividades de este tipo, las 2 actividades adicionales que reporta en este indicador de manera cuantitativa, corresponden a actividades que la AEROCIVIL incluyó pero que corresponden a la recolección primaria de información a través de fichas barriales como cumplimiento a la obligación contenida en el numeral 3 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-01 Sensibilización y Educación***	
	4 de octubre de 2021 y que no corresponden a actividades de sensibilización, por lo cual tales soportes documentales no se validan como parte del cumplimiento a la medida de manejo. *No obstante, lo anterior, se considera que el diligenciamiento de este indicador y la formulación cuantitativa de la información son correctos.*
ENC = <u>No. de encuestas de evaluación realizadas sobre encuentros de sensibilización semestral</u> *No de encuentros de sensibilización programados semestral*100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *De acuerdo con el reporte realizado por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a incluido en el ICA 21, se tiene lo que se muestra en la imagen de la página 335 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Con relación a este indicador, tal como se indicó en la descripción de verificación de cumplimiento de las medidas de manejo "Actividades de Educación" y "Actividades de Sensibilización" en el ítem asociado a los mecanismos de evaluación, de acuerdo con los soportes documentales aportados por la AEROCIVIL se observó que las evaluaciones realizadas se efectuaron sin discriminar las actividades de educación y las actividades de sensibilización, aun cuando estas corresponden a medidas independientes dentro de la ficha de manejo y más cuando son acciones que cuentan con objetivos, enfoques y fines que si bien se complementan, de manera independiente difieren. Dado lo anterior, se generó el respectivo requerimiento con el fin de que la AEROCIVIL presente de manera discriminada los soportes documentales que den cuenta del cumplimiento de la aplicación de mecanismos de evaluación para cada una de las medidas y por ende este indicador no da cumplimiento a la implementación de estos mecanismos tanto para la medida "Actividades de Educación" como para la medida "Actividades de Sensibilización", por tanto, debe presentar estos indicadores de cumplimiento de manera independiente, lo cual motiva la generación del respectivo requerimiento.*
<u>No de asistentes a la reunión</u> *No de comunidad invitada*100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *De acuerdo con el reporte realizado por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a incluido en el ICA 21, se tiene lo que se muestra en la imagen de la página 336 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Con relación a este indicador, es de anotar que la AEROCIVIL no tiene en cuenta la totalidad de personas asistentes a las actividades de educación y de sensibilización que fueron ejecutadas en unidades territoriales del área de influencia del proyecto y de las cuales fueron validados sus soportes anexos al ICA 21. De esta manera acorde a los registros de asistencia verificados se cuenta con un total de 644 personas asistentes a estas actividades, cantidad que difiere altamente de lo reportado por la AEROCIVIL, por lo cual se hace observación para que en los próximos reportes se incluya la totalidad de personas*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-01 Sensibilización y Educación***	
	convocadas y personas asistentes y/o participantes a cada una de las actividades de educación y sensibilización
SI = <u>Actividades ejecutadas (semestral) con Semillero de Investigación (por unidades territoriales del área de influencia)</u> *No de actividades programadas semestralmente con Semillero de Investigación (por unidades territoriales del área de influencia) *100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *De acuerdo con el reporte realizado por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a incluido en el ICA 21, se tiene lo que se muestra en la imagen de la página 336 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Respecto a este indicador la AEROCIVIL si bien reporta la ejecución de 19 espacios de encuentro con el Grupo Semillero de Investigación, según la verificación realizada por esta Autoridad a los soportes documentales incluidos en el ICA 21, se observaron un total de 21 actividades programadas y este mismo número de actividades ejecutadas, discriminadas de la siguiente manera acorde a la unidad territorial en donde se llevaron a cabo:* ***Localidad de Engativá: 8*** ***Localidad de Fontibón: 7*** ***Municipio de Funza: 6*** *Sobre lo anterior, aunque la AEROCIVIL no incluyó en sus datos cuantitativos dos de las actividades ejecutadas y de las cuales fueron verificados los soportes documentales pertinentes, no es una diferencia significativa, por lo cual se considera que el reporte es correcto.*

Análisis de efectividad

Nivel de Efectividad				***Consideraciones***
Medida	***SI***	***NO***	***N/A***	
1		***X***		***Actividades de Educación*** *En lo que refiere a la implementación de esta medida, AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 correspondiente al primer semestre del año 2025, reporta lo siguiente:* ***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *"(…)* *En cumplimiento con la medida de manejo solicitada para realizar actividades educativas semestrales dirigidas al CCA grupos de interés comunitario y personal de las entidades del área de influencia, se propone la ejecución de dos encuentros educativos anuales con el Comité Comunitario Aeroportuario (CCA). Estos encuentros estarán enfocados en fortalecer el conocimiento socioambiental*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-01 Sensibilización y Educación

relacionado con la ejecución operativa del proyecto y su área de influencia, asegurando la participación activa y el empoderamiento de los actores involucrados.

Actividades ejecutadas:
Talleres de recuperación y reutilización de vidrio
Taller terrarios (Elaboración de un sistema de reproducción de plantas)
Talleres de creación de velas
Talleres Ecotíteres.

Estos talleres pretenden enseñarle a la comunidad diferentes alternativas de reutilización de materiales, a través de diferentes alternativas didácticas que permitan un aprendizaje sencillo y relevante.

Para estos encuentros se contó con la participación de aproximadamente 96 personas en la localidad de Fontibón, 174 personas en Engativá y 11 personas en el municipio de Funza.

El resumen de las actividades se encuentra en INF_SOC_ISEM_2025. Y los debidos anexos en ANEXOS/5.GESTIÓNSOCIAL/ACTIVIDADES SOCIALES/PGS-1 EDUCACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN/EDUCACIÓN

(…)"

En verificación de los anexos referidos por la AEROCIVIL en su reporte del ICA 21, se halla lo siguiente:

Unidad Territorial	***Población Beneficiada***	***Actividades de Educación Ejecutadas en Cumplimiento de la Medida de Manejo***
Localidad de Fontibón	*Diversidad Grupos de Valor del Área de Influencia del Proyecto*	*"(…)* *Este ciclo ambiental se ubica a la educación en temas ambientales; el tema seleccionado para impactar en las comunidades del AI es la de enseñar a las comunidades a reutilizar materiales como el vidrio, por tanto, este ciclo se subdivide en dos temas que son:* *• Corte de botellas de vidrio* *• Velas artesanales* *Estas acciones contribuyen con la disminución de residuos como el vidrio dentro del Área de Influencia del Aeropuerto El Dorado, generando un impacto positivo en el mismo. La reducción de materiales de desecho alrededor del aeropuerto es crucial por varias razones, que incluyen la protección del medio ambiente, la salud pública y la eficiencia económica. (…)"* *(Ver tabla de la página 338 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-01 Sensibilización y Educación***						
						Sobre la información anterior, la AEROCIVIL hace el reporte respectivo a través del documento denominado "Informe de Gestión Social" del primer semestre de 2025. Así mismo, en la ruta de anexos indicada, se hallan las actas que registran las actividades relacionadas en la tabla anterior, evidenciando los registros fotográficos y de asistencia que soportan la ejecución de las actividades de educación para la Localidad de Fontibón.
				Localidad de Engativá		*"(…)* *Durante el I semestre del año 2025, se realizaron 6 encuentros con grupos de los barrios el Laurel, El Encanto y Centauros del Danubio, con el fin de desarrollar el ciclo ambiental (Recuperación de vidrio, elaboración de velas, terrarios) en ese sentido, se contó con la participación de 76 personas durante la gestión. (…)"* *"(…)* *en los espacios con los grupos de adulto mayor del Barrio El Laurel, El Encanto y Centauros del Danubio el tema seleccionado para impactar en las comunidades del Área de Influencia AI es de dar pautas y enseñar a las comunidades a reutilizar materiales como el vidrio, por tanto, se orientan a:* • *Corte de botellas de vidrio* • *Velas artesanales* • *Terrarios* *Se habla en cada uno de los encuentros, de la importancia de reciclar y recuperar residuos sólidos radica en sus múltiples beneficios ambientales, económicos y sociales. Reciclar ayuda a conservar los recursos naturales, reducir la contaminación y mitigar el cambio climático, además de generar empleo y promover una economía más sostenible. (…)"* *(Ver tabla de la página 339 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *Adicional a las actividades de educación listadas anteriormente, la AEROCIVIL reporta el desarrollo de actividades de educación dirigidas a población infantil a través de la estrategia de "Ecotíteres":* *"(…)* *se lleva a cabo el Taller "Ecotiteres" dirigido por la Fundación "Territorio Ambiental & Social", el espacio se*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-01 Sensibilización y Educación***						
						desarrolla con un grupo de 20 niños/as del barrio Laureles. El objetivo de dicho espacio fue promover el cuidado del territorio y la educación ambiental en lugares aledaños al Aeropuerto Internacional El Dorado, identificando a lo largo de las tres sesiones los factores de peligro aviario, fauna local en el entorno del aeropuerto internacional el dorado. (…)" *(Ver tabla de la página 340 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *Sobre la información anterior, la AEROCIVIL hace el reporte respectivo a través del documento denominado "Informe de Gestión Social" del primer semestre de 2025. Así mismo, en la ruta de anexos indicada, se halla el acta que registra las actividades relacionadas en la tabla anterior, evidenciando los registros fotográficos y de asistencia que soportan la ejecución de las actividades de educación para la Localidad de Engativá.*
				Municipio de Funza		*"(…)* *Dentro del taller, se educa frente a que el corte de botellas de vidrio, más allá de ser una actividad artesanal, tiene un impacto positivo en la sostenibilidad y el medio ambiente. Al reutilizar botellas de vidrio, se reduce la cantidad de residuos en vertederos y la necesidad de producir nuevo vidrio, disminuyendo así la contaminación y el consumo de energía. Además, el reciclaje de vidrio ayuda a conservar los recursos naturales y a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. (…)"* *(Ver tabla de la página 340 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *Sobre lo anterior, es preciso resaltar que las actividades de educación y formación que la AEROCIVIL desarrolla no se limitan únicamente a los grupos de valor que hace parte de las unidades territoriales del área de influencia del proyecto, como es el caso de la actividad efectuada en la vereda Siete Trojes del Municipio de Funza, la cual no hace parte del área de influencia definida para el proyecto a través del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, no obstante para efectos del cumplimiento a esta medida de manejo y bajo el entendido de que esta ficha de manejo dirige sus acciones a la población que hace parte del área de influencia del proyecto, no es posible validar la actividad antes listada como cumplimiento a la ejecución de una actividad desarrollada con grupos de valor del área de influencia definida para el proyecto.* *De acuerdo con lo anterior, la AEROCIVIL deberá reportar las actividades de educación que haya efectuado*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-01 Sensibilización y Educación

		con grupos de valor de las veredas El Hato, La Isla, Florida y Cacique que hacen parte del municipio de Funza y del área de influencia del Proyecto.

De acuerdo con lo descrito en la tabla anterior, si bien la AEROCIVIL aportó soportes documentales que dan cuenta del desarrollo de actividades de educación asociadas a temáticas ambientales y sociales acordes al licenciamiento ambiental del proyecto, dirigidas a grupos de valor del área de influencia en las Localidades de Engativá y Fontibón durante el primer semestre del año 2025, no ocurre lo mismo con las actividades de educación que reportó para el municipio de Funza, esto debido a que las actividades desarrolladas fueron dirigidas a grupos de valor de una unidad territorial menor que no hace parte del área de influencia siendo esta la vereda Siete Trojes, sin reportar actividades en las veredas El Hato, La Isla, Florida y Cacique, que sí hacen parte del área de influencia definida para el proyecto.

(Ver imagen de la página 341 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).

Mecanismos de Evaluación:

Respecto a los mecanismos de evaluación implementados, la AEROCIVIL en el documento denominado "Informe de Gestión Social" del primer semestre de 2025 indica lo siguiente:

> *"(…) Para el primer semestre del año 2025, se diseñó una encuesta virtual con preguntas enfocadas a los encuentros educativos diseñados para las diferentes poblaciones del AI del Aeropuerto Internacional El Dorado. Se tuvo en cuenta datos demográficos, y preguntas de percepción de la actividad. Ver carpeta ICA_SEM_1_2025/PGS-1 EDUCACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN/ ENCUESTAS/ INFORME ENCUESTAS PGS-1 [Informe de encuestas de PGS-1]. (…)"*

Sobre lo anterior, en el mismo informe la AEROCIVIL incluye el link compartido con las personas participantes en las actividades de educación, al cual se accede por parte de esta Autoridad hallando el formulario que se muestra en las imágenes de las páginas 342 y 343 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.

Al respecto, en verificación del archivo Excel anexo por la AEROCIVIL al ICA 21 que contiene sistematización de la información obtenida a partir de las encuestas realizadas como mecanismo de evaluación y el documento "Informe Resultados Encuestas de Satisfacción PGS-1" de julio de 2025, se observa que si bien son informes que consolidan la información registrada en las encuestas por los participantes, sólo para la categoría "Participación por Tipo de Actividad" se hace la discriminación para actividades de educación y actividades de sensibilización. Pero para las categorías participación según área de influencia, cumplimiento de objetivos de las actividades, efectividad, canales de comunicación, la AEROCIVIL no discrimina los mecanismos de evaluación según su aplicación en actividades de educación y actividades de sensibilización, conociendo que son acciones cuyos objetivos y enfoques son distintos, por ende, los mecanismos de evaluación deben realizarse de manera independiente, así como sus análisis, más aún cuando de obtener información sobre retroalimentación de los temas abordados durante la jornada se trata.

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-01 Sensibilización y Educación***				
				(Ver imágenes de las páginas 344 y 345 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.) *Sobre lo anterior, a continuación, se relacionan algunos conceptos que la literatura ofrece respecto de cada una de estas acciones desde el punto de vista ambiental, siendo este el contexto en el cual se hace el presente seguimiento:* ***Educación Ambiental:*** *"(…) proceso de aprendizaje dirigido a toda la población con el fin de prepararla, motivarla y sensibilizarla para lograr un cambio de conducta favorable hacia el cuidado del ambiente, promoviendo la participación de todos en la solución de los problemas ambientales que se presentan (…)"* [1] ***Sensibilización Ambiental:*** *"(…) Se entiende la sensibilización como un cambio de conducta favorable que promueve la participación activa y dinámica en busca de las soluciones de los problemas ambientales que se viven en los contextos naturales. (…)"* [2] *Así las cosas, aunque el informe de resultados de las encuestas es completo en el sentido de presenta información consolidada, el mismo no cumple con el objetivo que se requiere para esta medida de manejo, toda vez que la AEROCIVIL al realizar actividades de educación independientes a las actividades de sensibilización, de la misma manera deben presentarse los resultados y análisis de los mecanismos de evaluación. En ese sentido, la AEROCIVIL debe presentar de manera discriminada para cada medida de la presente ficha de manejo, la información asociada a la implementación y resultados obtenidos de los mecanismos de evaluación.* *Consecuencia de lo descrito anteriormente, se considera el incumplimiento de esta medida de manejo para el periodo de seguimiento ambiental y se genera el respectivo requerimiento.*
2		***X***		***Actividades de Sensibilización*** *En lo que refiere a la implementación de esta medida, la AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 correspondiente al primer semestre del año 2025, reporta lo siguiente:* ***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *"(…) En cumplimiento con la medida de manejo relacionada con desarrollar una actividad de sensibilización semestral se propone el desarrollo de diferentes*

1 Documento: La sensibilización ambiental: Un cambio de vida en pro del cuidado del medio ambiente. Laura Marcela Rodríguez Romero y Leida Yamile Velásquez Camacho. Corporación Universitaria Minuto de Dios – UNIMINUTO. 2017

2 Documento: La sensibilización ambiental: Un cambio de vida en pro del cuidado del medio ambiente. Laura Marcela Rodríguez Romero y Leida Yamile Velásquez Camacho. Corporación Universitaria Minuto de Dios – UNIMINUTO. 2017

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-01 Sensibilización y Educación***				
				talleres de sensibilización en los barrios de Fontibón, Engativá y el municipio de Funza ejecutados de la siguiente manera: ***Engativá:*** *Cuenta un cuento con la Aerocivil* *Cine Foro, "Un perro llamado Palma - Arabia"* ***Funza:*** *Taller conmemoración al día del agua* *Taller cuenta un cuento con la Aerocivil* *Martica La Gótica* ***Fontibón:*** *Cine Foro* *Taller cuenta un cuento con la Aerocivil* *Para estos talleres se contó en total con la participación de aproximadamente 70 personas en la localidad de Fontibón, 23 en Engativá y 342 en el municipio de Funza.* ***El resumen de las actividades se puede consultar en el INF_SOC_ISEM_2025 y los anexos están disponibles en ANEXOS/5.GESTIÓN SOCIAL/ACTIVIDADES SOCIALES/PGS-1 EDUCACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN/SENSIBILIZACIÓN*** *(…)"* *En verificación de los anexos referidos, se halla la siguiente información respecto al desarrollo de actividades de sensibilización:* *(Ver tabla de las páginas 347 y 348 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *Adicional a las actividades antes listadas, la AEROCIVIL también reporta a través del documento "para el día 6 de junio de 2025 como actividad de sensibilización el desarrollo de visita y recorrido con cuatro (4) miembros del Comité Comunitario Aeroportuario – CCA al sitio de ubicación de las Estaciones de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI identificadas como EMRI 7 y EMRI 23, esto con el objetivo de dar a conocer su funcionamiento y procesamiento de datos. Sobre esta actividad la AEROCIVIL aporta el acta que registra la actividad desarrollada, así como los registros de asistencia y fotográficos correspondientes.* *Igualmente, la AEROCIVIL a través del documento denominado "Informe de Gestión Social" del primer semestre de 2025, reporta para esta medida el desarrollo de actividades relacionadas con la aplicación de fichas barriales en unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del proyecto en las localidades de Engativá y Fontibón, esto en cumplimiento del numeral 3 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, no obstante, es importante hacer observación a la AEROCIVIL respecto a que esta es una obligación independiente de la presente medida de manejo, por lo tanto, este tipo de actividades no corresponden a acciones de sensibilización y por ende no se validan como parte del cumplimiento de esta medida de manejo.* *Finalmente, mediante el documento denominado "Informe de Gestión Social" del primer semestre de 2025, respecto a estos reportes la AEROCIVIL presenta como acciones de cumplimiento de esta medida de manejo, el desarrollo de reuniones o acercamientos con líderes comunitarios de algunas unidades territoriales del área de influencia del proyecto*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-01 Sensibilización y Educación***				
				de la localidad de Engativá, en los cuales fueron tratados temas asociados a programaciones o planes de trabajo asociados a temáticas del proyecto en el marco del licenciamiento ambiental del mismo, sin embargo, estos espacios no corresponden a acciones de sensibilización toda vez que no cumplen con el objetivo y enfoque de este tipo de actividades, pues únicamente son espacios de planeación de actividades que son realizadas de manera conjunta con líderes comunitarios, por lo tanto, no son actividades ni soportes que se puedan validar como cumplimiento a esta medida de manejo. ***Mecanismos de Evaluación:*** *Respecto a los mecanismos de evaluación implementados, la AEROCIVIL en el documento denominado "Informe de Gestión Social" del primer semestre de 2025 indica lo siguiente:* *"(…) Para el primer semestre del año 2025, se diseñó una encuesta virtual con preguntas enfocadas a los encuentros educativos diseñados para las diferentes poblaciones del AI del Aeropuerto Internacional El Dorado. Se tuvo en cuenta datos demográficos, y preguntas de percepción de la actividad.* ***Ver carpeta ICA_SEM_1_2025/PGS-1 EDUCACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN/ ENCUESTAS/ INFORME ENCUESTAS PGS-1 [Informe de encuestas de PGS-1].*** *(…)"* *Teniendo en cuenta que este corresponde al mismo reporte realizado por la AEROCIVIL para la medida de manejo "Actividades de Educación" respecto a los mecanismos de evaluación y los soportes documentales presentados siendo los mismos fueron verificados en la medida indicada, es necesario que la AEROCIVIL presente la información de manera discriminada para cada una de las medidas de educación y sensibilización tal como ya fue mencionado, por lo cual se considera el incumplimiento de esta medida de manejo para el presente periodo de seguimiento ambiental y se genera el respectivo requerimiento.*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***						
Impacto atendido	***Medidas de Manejo***	***Tipo de Medida***				***Hace parte de acuerdo de consulta***
		Prevención	***Mitigación***	***Corrección***	***Compensación***	***SI/NO***
Generación de conflictos *Generación de expectativas*	***Medida 1 Página web de la AEROCIVIL*** • *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*	***X***	***X***			***NO***

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación						
	PQRS, entre otros; es de aclarar que este medio informativo no reemplaza los demás mecanismos de socialización, siendo otra estrategia para implementar en los procesos de información y socialización. *<u>El siguiente complemento a la medida fue presentado por la AEROCIVIL 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, los literales b, c y k del subnumeral 2.7 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numerales 2, 3 y 11 del requerimiento 46 del acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 550 del 5 de agosto de 2024, el cual será objeto de seguimiento por parte de la ANLA de manera integral con la medida:</u>* • *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.* • *Mantener habilitado un enlace o vínculo en la página web de la Aerocivil para la recepción de PQRS que incluya como mínimo los aspectos establecidos en el formato virtual de PQRS (sección 4.2 PQRS de la presente ficha), y que actúa a manera de Observatorio participativo del comportamiento y manejo del impacto de generación de ruido, de fácil manejo para los peticionarios.* *Esta herramienta permite el acceso por parte de la ANLA, para efectuar el seguimiento en tiempo real de las PQRS*					

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación						
	recibidas. Allí se cuenta con el registro del trámite de las PQRS desde su recepción hasta su cierre con información sobre la gestión del trámite, los temas o situaciones que están impactando a la comunidad y las soluciones dadas. Este sistema tiene habilitado el acceso permanente de la ANLA a todas las PQRS y permite a los peticionarios realizar el seguimiento al estado de trámite de sus PQRS. *El siguiente complemento a la medida fue presentado por la AEROCIVIL mediante el radicado ANLA 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024 en atención a lo requerido por la ANLA mediante el subnumeral 1.1 del numeral 1 del artículo octavo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y el cual será objeto de seguimiento por parte de esta Autoridad:* *En cuanto a los procedimientos aéreos PBN y trayectorias, se establece que, en caso de requerir actualización, la información técnica, ambiental y social detallada relacionada con dicha actualización se publicará en la página web de la AEROCIVIL con un mínimo de dos (2) meses de anterioridad a su implementación.* ***Periodicidad:*** *Semestral*					
	Medida 2 Publicación de Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA *Se publicará en la página web de la Aerocivil los informes ICA entregados a la autoridad ambiental ANLA.* ***Periodicidad:*** *Semestral*	***X***	***X***			***NO***
	Medida 3 Entrega Boletines Ambientales *Hacer entrega semestralmente del boletín ambiental a los representantes de las comunidades, autoridades y organizaciones del área de influencia. El boletín contiene las acciones desarrolladas en la operación, tales como: Novedades de la operación, avances de la gestión social, estado y avance del PMA asociado al proyecto, entre otros.* *La edición física del boletín informativo se continuará haciendo como se ha desarrollado durante los 6 años de trabajo con las 79 UT del AI del aeropuerto El Dorado.* ✓ *Entrega en físico por cada JACs a los 14 miembros de junta. - Entrega en físico a las Autoridades locales - por cada uno de los referentes.* ✓ *Entrega en físico a cada consejo de administración de PH existente en las AI.* ✓ *Entrega en físico a miembros de mesa aeroportuarias de las AI.* ✓ *Entrega en físico a president@s de Asojuntas de cada AI.*	***X***	***X***			***NO***

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***						
	✓ *Entrega en físico de # determinado solicitado por president@ de JAC para entrega a comunidad en general.* ✓ *Envió vía WhatsApp y correo electrónico a comunidad en general que se tenga dato de contacto.* ***Periodicidad:*** *Semestral*					
	Medida 4 Convocatorias a Reuniones de Avance *Realizar la convocatoria con suficiencia de tiempo (15 días) a los representantes de las comunidades, de Fontibón, Engativá y Funza, a las autoridades y organizaciones de AI como son secretarias de salud, secretarias de planeación, secretaria distrital de ambiente y de movilidad, para participar en la reunión informativa de avances del PMA correspondiente al desarrollo de las actividades ejecutadas durante el año inmediatamente anterior.* *Las estrategias de convocatoria son las siguientes:* ✓ *Publicidad en Medios Locales: Anunciar eventos, reuniones y actualizaciones del proyecto en periódicos locales, estaciones de radio y canales de televisión regionales.* ✓ *Redes Sociales: Utilizar plataformas como Facebook, Twitter e Instagram para difundir información relevante y eventos.* ✓ *Carteles y Vallas Publicitarias: Instalar carteles informativos en lugares estratégicos dentro de la comunidad y utiliza vallas publicitarias para destacar eventos importantes.*	***X***	***X***			***NO***
	Medida 5 Reuniones Informativas de Avance *Encuentros y socializaciones con comunidad, autoridades y organizaciones interesadas (reunión informativa de avance).* *De ser necesario facilitar los espacios de encuentro para entregar o aclarar la información que soliciten los actores del AI.* *Complemento a la medida, presentado por la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024, según lo requerido subnumeral 15.1 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificado por el artículo cuarto de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, subnumerales 15.10, 15.12 y 15.14 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, literales e, f y g del subnumeral 2.7 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numerales 5, 6 y 7 del requerimiento 46 del acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 550 del 5 de agosto de 2024:* *Presentar en todas las reuniones de avance el estado de cumplimiento de las medidas de manejo del PMA y la información que se presenta con los Informes de Cumplimiento Ambiental, con*	***X***	***X***			***NO***

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación						
	énfasis en los resultados de los monitoreos de ruido del periodo transcurrido entre reuniones, centrándose en la información de las estaciones que se relacionan con cada grupo comunitario de interés. *Socializar en las reuniones de avance los mecanismos establecidos para la recepción de PQRS incluyendo la información sobre cómo presentar la PQRS a través de los canales presenciales y virtuales.* *<u>Suministro de información:</u>* *a. Folletos y Materiales Impresos: Distribución de folletos y materiales impresos o virtuales claros y concisos que expliquen los aspectos clave del proyecto. Distribúyelos en puntos estratégicos como tiendas, bibliotecas y centros comunitarios.* *b.Sitio Web del Proyecto: Por medio del sitio web informativo se difundirá los detalles sobre el proyecto, actualizaciones, fechas de eventos y formularios de contacto para preguntas de la comunidad.* *c.Videos Informativos: Estos pueden compartirse en redes sociales y en reuniones comunitarias. Por medio de videos cortos y accesibles se presentará visualmente la información clave del proyecto.* *Para los escenarios de encuentro presenciales se posibilitará el acceso de las comunidades a espacios cómodos y el uso de mecanismos de audio y video que faciliten el proceso comunicativo y la participación adecuada de todos los asistentes.* ***Periodicidad:*** ✓ *Trimestral hasta completar la fase II* ✓ *Semestral durante los dos primeros años de la implementación de la fase III y posterior a ello podrá ser anual.*					
	Medida 7 Sondeo de Opinión *<u>Medida incluida y presentada por la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024, según lo requerido subnumeral 15.1 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificado por el artículo cuarto de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022 y literal a del subnumeral 2.7 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023</u>* *Realizar un sondeo anual de opinión entre las autoridades que usualmente son informadas, para establecer su percepción sobre las acciones ejecutadas, la oportunidad, claridad y eficacia de la*	***X***	***X***			***NO***

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

	PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***					
	información. Estos resultados permitirán establecer la necesidad de hacer ajustes o modificaciones en las estrategias empleadas y sus contenidos. ***Periodicidad:*** *Anual*					
	Medida 9 Recepción y Atención de PQRS *Complemento a la medida, presentado por la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024, en atención a lo requerido en el subnumeral 15.16 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, literal i del subnumeral 2.7 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numeral 9 del requerimiento 46 del acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 550 del 5 de agosto de 2024:* *Hacer seguimiento de la recepción y atención a las PQRS (semestralmente), incluyendo un seguimiento y manejo especial para la recepción de quejas verbales. Tener en cuenta las inquietudes manifestadas y consignadas en las reuniones de socialización y participación sobre afectaciones a las actividades económicas asociadas al impacto por ruido, la afectación a la infraestructura asociada a las vibraciones y la afectación a la vía de acceso ubicada en el sector de Funza, las cuales deben ser atendidas y reportadas ante esta Autoridad periódicamente.* • ***Procedimiento para la recepción y atención de PQRS*** ✓ *En las reuniones de información se presentará el procedimiento e instrumento dispuesto por AEROCIVIL para recibir y atender las PQRS por parte de individuos, líderes, colectivos sociales y autoridades.* ✓ *La presentación de PQRS no sólo se puede hacer de forma física en los puntos fijos y móviles de atención. Así mismo se puede hacer uso de los demás canales de comunicación destinados para tal fin:* - ***Atención telefónica****: Línea gratuita nacional 018000-112373 y en Bogotá 4251000. Servicio de lunes a domingo, las 24 horas.* - ***Atención presencial****: A través del Grupo de Atención al Ciudadano, se ofrece orientación e información de manera personalizada e inmediata y la gestión de los principales trámites y servicios de la Aeronáutica Civil, en el horario de lunes a viernes de 8:00 a. m. a 4:30 p.m. en la Av. El Dorado # 103 – 15, Bogotá, D. C.* - ***Ventanilla única****: La ventanilla es una herramienta que le permite realizar los trámites y servicios dispuestos en*	***X***	***X***			***NO***

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***						
	línea por la Aeronáutica Civil. Se accede a la ventanilla desde el sitio web http://www.aerocivil.gov.co/aerocivil-responde - ***Correo electrónico:*** *La Aeronáutica Civil dispone de dos correos electrónicos donde usted puede registrar o hacer cualquier consulta; atenciónalciudadano@aerocivil.gov.co. Este correo se encuentra habilitado para cualquier Petición, Queja, Reclamo o Denuncia.* - ***Chat Atención al Ciudadano****: El chat es un canal de comunicación escrita realizada de manera instantánea a través de Internet que permite estar de cerca al ciudadano y la Aeronáutica Civil, cuyo fin es atender consultas o brindar orientación general sobre la entidad. Disponible en http://www.aerocivil.gov.co/Style%20Library/ACChat/modalchat.html?Id* - ***Profesionales Sociales de campo:*** *Cada AI tiene una profesional social de campo que colaborara con la gestión de las PQRS, verbales y todo el proceso de seguimiento de las mismas.* • ***Formato de recepción de PQRS*** *Complemento a la medida, presentado por la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024, en atención a lo requerido en el subnumeral 15.15, 15.17 (subnumerales 15.17.1, 15.17.2, 15.17.3, 15.17.4, 15.17.5, 15.17.6 y 15.17.7) del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, literal h y j del subnumeral 2.7 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numeral 8 y 10 del requerimiento 46 del acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 550 del 5 de agosto de 2024:* *Elaborar y presentar el formato virtual de recepción de PQRS relacionadas con el impacto generación de ruido, el cual deberá contener un lenguaje sencillo y de fácil manejo para el peticionario y uso de herramientas visuales pedagógicas, así mismo, deberá incluir como mínimo los aspectos señalados a continuación:* - *Identificación del peticionario (nombre completo, tipo de identificación, número de identificación, país, departamento, ciudad, dirección, barrio/vereda, teléfono, correo electrónico).* - *Para el caso de las PQRS que se solicita georreferenciación del sitio y en caso de ser necesario, apoyar al peticionario con la captura de las coordenadas de localización.* - *Fecha y hora de recepción de la queja.*					

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación						
	- *Datos de la solicitud: Tipo de PQRSD, tipo de respuesta deseada, asunto de la petición y descripción de la PQRSD de manera clara, precisa y completa.* - *Autorización de tratamiento de datos.* • ***Sistematización y análisis de PQRS*** *En cada Informe de Cumplimiento Ambiental (ICA), se procederá a la categorización de las Peticiones, Quejas, Reclamos y Sugerencias (PQRS) correspondientes a cada periodo, organizándolas por tema y lugar de origen. Este enfoque permitirá la identificación de posibles impactos, incluso aquellos fuera del área de influencia del proyecto. En el caso de denuncias relacionadas con eventos de ruido, se llevará a cabo un análisis detallado para determinar la inclusión de unidades territoriales en el área de influencia del proyecto* *<u>Complemento a la medida, presentado por la AEROCIVIL mediante comunicación con radicados ANLA 20256200279612 y 20256200280212 del 13 de marzo de 2025, en atención a lo requerido en el artículo primero de la Resolución 2239 del 10 de octubre de 2024:</u>* *La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL atenderá la totalidad de PQRS que relacionen aspectos sobre ruido, frecuencias y altura de vuelo, vibraciones, horarios de operación, procedimientos PBN y trayectorias aéreas con argumentos y soporte técnico necesarios según lo requiera cada caso, producto del análisis de información que arroje el sistema de recolección y procesamiento de datos asociados a parámetros ambientales y operaciones aeroportuarias con que cuenta el Aeropuerto Internacional El Dorado denominado "Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental", así como de la plataforma "Aerovision" y "AmbiensQ" la cual permite obtener información integral de las operaciones aéreas con indicadores acústicos asociados a ruido aeronáutico, utilizando siempre un lenguaje claro y de fácil entendimiento para los peticionarios. Condición que se tendrá en cuenta en aquellas PQRSD que cuenten con la información y elementos suficientes que permitan hacer el análisis técnico de la situación reportada por el peticionario.* ***Periodicidad:*** *Mensual*						
Observaciones respecto a ajustes requeridos a la ficha: *Con el objetivo de no perder de vista los ajustes requeridos a esta Ficha de manejo mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, reiterados a través del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023, Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y Acta 509 del 12 de agosto de 2025, es importante tener en cuenta que, los siguientes son los ajustes que se encuentran pendientes de atención e inclusión por parte de la AEROCIVIL en esta ficha de manejo, así:* ***Acta 509 del 12 de agosto de 2025:***						

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***	
"(…) *Reiterar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE 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: (…)"* *"(…)* ***Requerimiento 69:** Complementar las metas y los indicadores de la Ficha PMA-PGS-02 Información y Comunicación, de modo que se incluya:* *1. La ejecución de las actividades que proceden de fichas vigentes cuya inclusión es requerida por la ANLA.* *2. Cobertura de las convocatorias a escenarios de reunión.* *3. Cobertura de las reuniones realizadas.* *Lo anterior, en cumplimiento de los subnumerales 15.22.3, 15.22.4 y 15.22.5 del subnumeral 15.22 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, literal n del subnumeral 2.7 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numeral 14 del requerimiento 46 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.* *(…)"* *En lo que corresponde a esta obligación, tal como se describe más adelante, la AEROCIVIL no presentó soportes documentales que dieran cuenta para este periodo de seguimiento de su cumplimiento, por lo tanto, se hace la reiteración pertinente.*	
Indicadores de la ficha del Plan de Manejo Ambiental	
Establecer y mantener espacios de amplia convocatoria e información actualizada semestralmente, en la página web de la entidad y otros medios de comunicación.	*AC= No de espacios de información actualizados* *No de espacios de información propuestos *100* • *100% - 81%: Desarrollo satisfactorio semestral.* • *80% - 61%: Desarrollo semestral medianamente satisfactorio, donde se deberá programar acciones adicionales en el siguiente periodo de evaluación.* • *<60%: Desarrollo semestral no satisfactorio donde se deberá programa reuniones y acciones adicionales en el siguiente periodo de evaluación*
Entregar una vez por semestre el boletín informativo (ambiental-sostenible) a los actores representantes de la comunidad y las entidades del AI.	*Indicador de gestión ajustado por la AEROCIVIL y presentado mediante comunicación con radicado ANLA 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024, en atención a lo requerido en el numeral 1 del artículo segundo del Auto 3807 del 31 de mayo de 2024, el cual queda así:* *BO= Número de boletines entregados* *Número de boletines proyectados *100*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***	
Desarrollar mínimo un encuentro informativo de avance para dar a conocer los avances del PMA, sobre las acciones de la gestión social, información de la entidad y del SVCA de la Aeronáutica Civil, a las comunidades, autoridades locales y organizaciones del área de Influencia.	*EI= Encuentro informativo ejecutado* *Encuentro informativo proyectado *100* • *100% - 81%: Desarrollo satisfactorio semestral.* • *80% - 61%: Desarrollo semestral medianamente satisfactorio, donde se deberá programar acciones adicionales en el siguiente periodo de evaluación.* • *<60%: Desarrollo semestral no satisfactorio donde se deberá programa reuniones y acciones adicionales en el siguiente periodo de evaluación*
Integrar semestralmente los espacios de información ofrecidos a las autoridades locales, organizaciones y comunidades.	*M= No de entidades y organizaciones presentes en el registro de contactos* *No de actores que manifiesten satisfacción de los espacios de información ofrecido* • *100% - 81%: Desarrollo satisfactorio semestral.* • *80% - 61%: Desarrollo semestral medianamente satisfactorio, donde se deberá programar acciones adicionales en el siguiente periodo de evaluación.* • *<60%: Desarrollo semestral no satisfactorio donde se deberá programa reuniones y acciones adicionales en el siguiente periodo de evaluación*
Realizar un sondeo anual de opinión entre las autoridades que usualmente son informadas, para establecer su percepción sobre las acciones ejecutadas dentro de esta medida, la oportunidad, claridad y eficacia de la información.	*Indicador incluido por la AEROCIVIL a través de la comunicación con radicado ANLA 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024 en consecuencia de la inclusión de la acción "Realizar un sondeo anual de opinión entre las autoridades que usualmente son informadas, para establecer su percepción sobre las acciones ejecutadas, la oportunidad, claridad y eficacia de la información. Estos resultados permitirán establecer la necesidad de hacer ajustes o modificaciones en las estrategias empleadas y sus contenidos" requerida por la ANLA mediante el subnumeral 15.21.3 del subnumeral 15.21 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, literal m del subnumeral 2.7 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y subíndice ii del numeral 13 del requerimiento 46 del acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 550 del 5 de agosto de 2024* *S= No de sondeos realizados* *No de sondeos proyectados*100*
Gestionar la atención oportuna y completa del 100% de las peticiones, quejas, reclamos y solicitudes de la comunidad, entidades y organizaciones referente a temas sociales, ambientales y operacionales del Aeropuerto Internacional El Dorado.	*PQRS= No de PQRS de las comunidades atendidas semestral* *No de PQRS de la comunidad recepcionadas semestral *100* • *100% - 81%: Desarrollo satisfactorio semestral.* • *80% - 61%: Desarrollo semestral medianamente satisfactorio, donde se deberá planear acciones o*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación	
	medidas adicionales en el siguiente periodo de evaluación que fortalezcan la atención de quejas. • *<60%: Desarrollo semestral no satisfactorio donde se deberá generar acciones y medidas a implementar en el siguiente periodo de evaluación que fortalezcan la atención de quejas.*
Hacer un seguimiento de la recepción y atención a las PQRS verbales.	*Indicador incluido por la AEROCIVIL a través de la comunicación con radicado ANLA 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024 en consecuencia de la inclusión de la acción "Hacer seguimiento de la recepción y atención a las PQRS (semestralmente), incluyendo un seguimiento y manejo especial para la recepción de quejas verbales. Tener en cuenta las inquietudes manifestadas y consignadas en las reuniones de socialización y participación sobre afectaciones a las actividades económicas asociadas al impacto por ruido, la afectación a la infraestructura asociada a las vibraciones y la afectación a la vía de acceso ubicada en el sector de Funza, las cuales deben ser atendidas y reportadas ante esta Autoridad periódicamente" requerida por la ANLA mediante el del subnumeral 15.16 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y literal i del subnumeral 2.7 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numeral 9 del requerimiento 46 del acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 550 del 5 de agosto de 2024* *Vb= No de quejas verbales atendidas* *No de quejas verbales presentadas*100*
Generar reuniones de participación ciudadana que permitan tener oportunidad, claridad y eficacia de la información suministrada del proceso del Aeropuerto Internacional El Dorado.	*Cs= No de reuniones asistidas* *No de reuniones programadas por CDGR*100* • *100% - 81%: Desarrollo satisfactorio semestral.* • *80% - 51%: Desarrollo semestral medianamente satisfactorio,* • *<50%: Desarrollo semestral no satisfactorio donde se deberá generar acciones y medidas a implementar en el siguiente periodo de evaluación.*
Implementar estrategias que permitan comunicar de manera suficiente, pertinente y adecuada la información suministrada por la Aeronáutica Civil a las comunidades aledañas del aeropuerto Internacional El Dorado	*Indicador de gestión y cumplimiento, presentado e incluido por la AEROCIVIL mediante comunicación con radicados ANLA 20256200279612 y 20256200280212 del 13 de marzo de 2025, en atención a lo requerido en el artículo primero de la Resolución 2239 del 10 de octubre de 2024 y el cual será objeto de seguimiento por parte de la ANLA:* *AT= Número de PQRS recepcionadas asociadas a ruido, frecuencias y altura de vuelo, vibraciones, horarios de operación, procedimientos PBN y trayectorias aéreas*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación	
	*Número de PQRS atendidas con análisis técnico *100* *Del 100% al 81% de los representantes considera que los canales de información y comunicación son suficientes y efectivos (se mantienen los canales existentes)* *Del 80% al 61% de los representantes considera que los canales de información y comunicación son suficientes y efectivos (se ajustan los canales existentes)* *Menos del 60% de los representantes considera que los canales de información y comunicación son suficientes y efectivos (se amplían y proponen otros canales de comunicación)*
Realizar encuentros y socializaciones con la comunidad, autoridades y organizaciones interesadas previo a la implementación y actualización de procedimientos PBN y trayectorias aéreas.	*Indicador de gestión y cumplimiento incluido por la AEROCIVIL y presentado mediante comunicación con radicado ANLA 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024, en atención a lo requerido en el subnumeral 1.5 del numeral 1 del artículo octavo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y el cual será objeto de seguimiento por parte de la ANLA:* *SOC=No de encuentros y socializaciones realizados No de encuentros y socializaciones proyectados*100*
Evaluación semestralmente con el Comité Coordinador Aeroportuario CCA, de la fortaleza de los canales de comunicación con Aerocivil.	*Indicador de gestión y cumplimiento incluido por la AEROCIVIL y presentado mediante comunicación con radicado ANLA 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024, en atención a lo requerido en el numeral 2 del artículo segundo del Auto 3807 del 31 de mayo de 2024 y el cual será objeto de seguimiento por parte de la ANLA:* *CCA= No de reuniones realizados por cada tema No de reuniones programados por cada tema *100*
Análisis de cumplimiento de indicadores	
En lo que corresponde a la verificación del diligenciamiento de los indicadores definidos para esta Ficha de manejo se tiene lo siguiente de acuerdo con el reporte realizado por la AEROCIVIL en el ICA 21 objeto de revisión en el presente seguimiento:	

Indicador	***Resultado de Verificación***
*AC= No de espacios de información actualizados No de espacios de información propuestos *100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador, tal como se muestra en la imagen de la página 371 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Sobre este indicador de cumplimiento, la AEROCIVIL presenta cifras que muestran un cumplimiento a cabalidad de la implementación de acciones de actualización de espacios de*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación	
	información, sin embargo, aunque en efecto la página web de esa entidad se halla actualizada en lo que comprende información general del proyecto, es preciso tener en cuenta que, el aplicativo AMBIENSQ asociado a la publicación de PQRSD, se halló con desactualizaciones referentes a la no publicación de PQRSD que fueron trasladadas por la ANLA durante el periodo del presente seguimiento ambiental, así como para unos casos puntuales se encontró información de PQRSD que no corresponden a los peticionarios registrados, motivando esto la generación de los requerimientos pertinentes.
*BO= Número de boletines entregados Número de boletines proyectados *100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador, tal como se muestra en la imagen de la página 371 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Con relación a este indicador de cumplimiento de acuerdo con lo descrito en la medida "Entrega Boletines Ambientales" producto de la verificación documental efectuada por esta Autoridad, se considera que la valoración cuantitativa que hace la AEROCIVIL con un cumplimiento del 100% no demuestra el alcance a la totalidad de la implementación de la medida, esto debido a que para el caso de las unidades territoriales del área de influencia que hacen parte de las Localidades de Engativá y Fontibón, según los soportes documentales verificados, es notorio que la distribución del boletín ambiental durante el periodo del ICA 21 fue realizado únicamente a personas que participaron de actividades programadas por la AEROCIVIL en el marco del cumplimiento a las medidas de esta ficha de manejo; incluso en el conteo realizado en los soportes aportados por la AEROCIVIL en el ICA 21, se nota un total de 124 ejemplares entregados y no de 139 como lo registra en el indicador de cumplimiento, aun cuando el área de influencia para las Localidades de Engativá y Fontibón se encuentra compuesta por un total de 97 barrios y a ello se debe adicionarla existencia de vivienda de propiedad horizontal en conjuntos residenciales, por lo cual se espera una mayor distribución de la pieza divulgativa.* *Dado lo anterior, se genera requerimiento asociado a la presentación de este indicador, en el cual se registre información cuantitativa sobre la entrega del boletín informativo teniendo en cuenta la composición de las unidades territoriales del área de influencia para las Localidades de Engativá y Fontibón según las UPZ y barrios descritos en la tabla incluida en el numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 asociado al área de influencia definida para el medio socioeconómico del proyecto.*
*EI= Encuentro informativo ejecutado Encuentro informativo proyectado *100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador, tal como se muestra en*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***	
	la imagen de la página 372 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026. *Frente a este indicador de cumplimiento, se tiene que, si bien la AEROCIVIL reporta de manera cuantitativa el desarrollo de 3 espacios de encuentro informativo, dato que es coherente con los soportes documentales aportados y que dejan evidencia del desarrollo de 3 espacios informativos en total distribuidos entre las Localidades de Engativá y Fontibón durante los meses de abril y junio de 2025, tal como ya fue descrito en el análisis de la medida "Reuniones Informativas de Avance", estos espacios se dieron únicamente para el segundo trimestre del año 2025, sin identificar el desarrollo de estos espacios para el primer trimestre del mismo año. Esto debido a que la medida es clara en indicar que la frecuencia con la cual se debe llevar a cabo estos espacios es* ***trimestral****.* *En lo que refiere al Municipio de Funza, no se halla el desarrollo de reuniones informativas de avance para el periodo del ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025).* *Así las cosas, no se valida este indicador con cumplimiento al 100% como lo reporta la AEROCIVIL y se genera el requerimiento pertinente.*
Cs= <u>No de reuniones asistidas</u> *No de reuniones programadas por CDGR*100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador, tal como se muestra en la imagen de la página 372 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Sobre este indicador la AEROCIVIL en el documento "Informe de Gestión Social I Semestre de 2025", refiere que la actividad a la que hace alusión en el indicador de cumplimiento corresponde a espacio de encuentro interinstitucional sostenido el día 15 de mayo de 2025 en el marco de una comisión ambiental integrada por diferentes actores de distintas entidades, convocada por la alcaldía de Fontibón y la Secretaría Distrital de Ambiente*
SOC=<u>No de encuentros y socializaciones realizados</u> *No de encuentros y socializaciones proyectados*100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador tal como se muestra en la imagen de la página 373 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *En cuanto al reporte de no aplicabilidad de este indicador para el periodo el ICA 21 por parte de la AEROCIVIL se considera adecuado teniendo en cuenta que el mismo está asociado a encuentros y socializaciones con la comunidad, autoridades y organizaciones interesadas previo a la implementación y actualización de procedimientos PBN y trayectorias aéreas, aspecto que no se dio durante el primer semestre del año 2025*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación	
	dado que la AEROCIVIL no notificó cambios en los procedimientos PBN y trayectorias para ese periodo, lo cual fue verificado por esta Autoridad a través de los datos procesados en el Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA tal como se menciona en la media "Implementación de actualizaciones de procedimientos PBN y trayectorias aéreas". (Ver numeral 6.2.4.2 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)
M= <u>No de entidades y organizaciones presentes en el registro de contactos</u> No de actores que manifiesten satisfacción de los espacios de información ofrecido	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador tal como se muestra en la imagen de la página 373 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Sobre el indicador reportado por la AEROCIVIL, no es clara la procedencia de su cálculo cuantitativo, debido a que según el documento aportado en el ICA 21 y denominado "Informe Resultados Encuesta de Satisfacción PGS-2" el cual reporta los resultados de encuestas aplicadas a comunidades, no es claro a qué grupos de valor aplicó instrumentos de encuesta; el informe no indica información sobre entidades y organizaciones con que cuenta la AEROCIVIL en sus registros de contactos; tampoco el diciente el informe respecto a los espacios en los cuales llevó a cabo la recolección de información a través de encuestas, entre otros aspectos sobre este informe que fueron descritos en la medida "Sondeo de Opinión" incluida en la presente ficha de manejo.* *De acuerdo con lo anterior, es necesario que la AEROCIVIL aclare el origen de la información cuantitativa reportada en este indicador y la justificación de su cumplimiento del 100% según el reporte presentado. En ese sentido se genera el respectivo requerimiento.*
*S= <u>No de sondeos realizados</u> No de sondeos proyectados*100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador tal como se muestra en la imagen de la página 373 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *En lo que refiere a este indicador de cumplimiento, es preciso indicar que el mismo de acuerdo con las consideraciones realizadas por esta Autoridad en el marco de la medida "Sondeo de Opinión" con base en los soportes documentales aportados por la AEROCIVIL en el ICA 21, no se valida como correcto, esto debido a que los sondeos de opinión deben llevarse a cabo con las autoridades a quienes usualmente la AEROCIVIL brinda información y convoca a participar de los diversos espacios informativos que programa, sin embargo, el documento "Informe Resultados Encuesta de Satisfacción PGS-2" incluido como anexo en el ICA 21, además de no ser claro en su contenido, no demuestra que la AEROCIVIL haya implementado la medida de*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación	
	acuerdo con lo requerido en la misma. Consecuendo de ello, se genera el respectivo requerimiento.
*PQRS= <u>No de PQRS de las comunidades atendidas semestral</u> No de PQRS de la comunidad recepcionadas semestral *100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador tal como se muestra en la imagen de la página 374 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Respecto al diligenciamiento del indicador de cumplimiento, para el cual la AEROCIVIL reporta un resultado del 100%, la ANLA considera que dicho valor no es coherente. Lo anterior, en razón a que, si bien la AEROCIVIL informa la recepción de ochenta y dos (82) PQRSD, no presentó en el ICA 21 el consolidado o base de datos correspondiente a las PQRSD recepcionadas durante el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, lo cual imposibilita a esta Autoridad verificar el registro real de las mismas.* *De igual manera, se evidencia que la AEROCIVIL no remitió, en los anexos del ICA 21, la totalidad de los ochenta y dos (82) soportes de atención y respuesta correspondientes a las PQRSD que reportó como recepcionadas durante dicho periodo.* *Teniendo en cuenta lo anterior, y bajo el entendido de que en los anexos del ICA 21 no fue posible identificar la totalidad de las 82 PQRSD reportadas por la AEROCIVIL como recepcionadas durante el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, ni los soportes documentales de su atención y respuesta evidenciándose únicamente información correspondiente a 60 PQRSD, se procede a generar el respectivo requerimiento.*
*Vb= <u>No de quejas verbales atendidas</u> No de quejas verbales presentadas*100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador, tal como se muestra en la imagen de la página 374 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Respecto al reporte de cumplimiento del 100% del presente indicador por parte de la AEROCIVIL, esta Autoridad aclara que, la AEROCIVIL reporta el cumplimiento de 5 de 5 PQRSD verbales; sin embargo, en el informe de gestión social señala la recepción de 6 PQRSD durante el periodo comprendido entre el 1 y el 30 de junio de 2025, mientras que, en la verificación de soportes documentales anexos, se identificaron un total de 4 PQRSD verbales, por lo cual se infiere error en el cálculo realizado por la AEROCIVIL con diferencia de 1 PQRSD, por lo cual se hace observación a la AEROCIVIL, en cuanto a que el reporte de datos cuantitativos en los indicadores de cumplimiento deben ser exactos y coherentes con los soportes documentales que los soporten*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación	
	Así mismo, en los anexos del ICA 21, la AEROCIVIL no presentó los soportes correspondientes a la atención y respuesta de 2 PQRSD verbales. *Teniendo en cuenta lo anterior, se genera el respectivo requerimiento.*
*AT= <u>Número de PQRS recepcionadas asociadas a ruido, frecuencias y altura de vuelo, vibraciones, horarios de operación, procedimientos PBN y trayectorias aéreas</u> Número de PQRS atendidas con análisis técnico *100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador tal como se muestra en la imagen de la página 375 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Esta Autoridad considera que el reporte de cumplimiento del presente indicador por parte de la AEROCIVIL, en lo relacionado con la atención de las PQRSD correspondientes al ICA 21, no es coherente. En efecto, la entidad reporta la atención de 79 de 79 PQRSD; sin embargo, dado que, la AEROCIVIL no presentó el consolidado o la base de datos de las PQRSD, esta Autoridad no pudo corroborar la cantidad de peticiones recibidas y por ende no fue posible verificar sus temáticas, lo que limita la verificación integral de la información reportada.* *Por otra parte, en los soportes documentales de atención y respuesta remitidos en el ICA 21, se evidenció que no en todos los casos ni en todos los oficios la AEROCIVIL incluyó análisis técnicos sustentados en registros y datos provenientes del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental de la AEROCIVIL (CMAA),* *En consecuencia, de lo anterior, se genera el respectivo requerimiento.*
*CCA= <u>No de reuniones realizados por cada tema</u> No de reuniones programados por cada tema *100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador tal como se muestra en la imagen de la página 376 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Frente al reporte de este indicador presentado por la AEROCIVIL, es preciso indicar que, de acuerdo con los soportes documentales verificados en el ICA 21 en el marco de la medida "Comité Comunitario Aeroportuario-CCA", se logra confirmar que, durante el primer semestre del año 2025, la AEROCIVIL llevo a cabo un espacio de reunión con el Comité Comunitario Aeroportuario – CCA en el cual fueron abordadas temáticas diversas frente al funcionamiento y operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, haciendo énfasis en el impacto más relevante que corresponde a ruido aeronáutico y respecto del cual fueron verificados los soportes documentales que confirmaron el desarrollo de esta actividad, consecuencia de lo cual esta Autoridad consideró el cumplimiento de la implementación de la*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación				
				medida de manejo para el periodo del presente seguimiento ambiental.
Análisis de efectividad				
Nivel de Efectividad				***Consideraciones***
Medida	***SI***	***NO***	***N/A***	
1		***X***		***Página web de la AEROCIVIL*** *Con relación a esta medida, su verificación será realizada de acuerdo con cada una de las acciones que esta contiene y lo registrado en el formato ICA 1a e informe semestral de la gestión social del proyecto incluidos en el ICA 21 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; es de aclarar que este medio informativo no reemplaza los demás mecanismos de socialización, siendo otra estrategia para implementar en los procesos de información y socialización.* *Con relación a esta acción la AEROCIVIL hace el siguiente reporte:* *"(…) La información de la página web se actualiza semestralmente, 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 (…)"* *Con relación a este reporte la AEROCIVIL en el documento denominado Informe de Gestión Social I semestre de 2025" incluye imagen sobre la actualización del calendario de actividades en su página web correspondiente al primer semestre del año 2025.* *Ahora, en verificación realizada a la actualización de la página web https://www.aerocivil.gov.co/ durante el presente seguimiento ambiental, se observa los siguientes accesos e información publicada respecto a los canales y mecanismos de comunicación dispuestos por la AEROCIVIL para la radicación de PQRS.* *(Ver imágenes de las páginas 377 a 378 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *Respecto a lo anterior, con la verificación realizada a la página web de la AEROCIVIL, se confirma el cumplimiento de esta acción, toda vez que, se observa que en efecto la entidad cuenta con la publicación de información asociada a los mecanismos y canales de contacto con los cuales cuenta, así como de manera específica incluye un espacio virtual para la radicación de PQRSD.* • *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.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				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. *Con relación a esta acción la AEROCIVIL hace el siguiente reporte:* *"(…) La información de la página web se actualiza semestralmente, 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 (…)"* *(Ver imágenes de las páginas 379 a 381 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *El slide señalado en recuadro color rojo permite acceder al aplicativo **AMBIENSQ** el cual tal como se indicó en seguimiento ambiental realizado al expediente LAM0209, para esta misma medida incluye el acceso público a información técnica sobre monitoreos de ruido y aire, allí es posible navegar e interactuar con cada una de las estaciones activas y vigentes y vigías ambientales dentro del Aeropuerto Internacional El Dorado, su área de influencia y fuera de ésta.* *En lo que corresponde a la operación aérea, este aplicativo mantiene su funcionalidad respecto al seguimiento que se puede hacer en tiempo real del sobrevuelo de aeronaves.* *Sobre lo anterior, se conforma que la AEROCIVIL tiene a disposición de la ciudadanía una herramienta virtual que permite acceder a información completa e integral sobre el funcionamiento de la terminal aérea en lo que a su operación respecta, así como el conocimiento de información arrojada por el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental asociada a monitoreos de ruido y de calidad de aire.* *(Ver imagen de la página 382 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *El slide también permite el acceso al aplicativo **AEROVISION** el cual mantiene su función de acceso a información en tiempo real de la operación y los procedimientos aéreos de las aeronaves que operan desde y hacia el Aeropuerto Internacional El Dorado, relacionando a su vez, el tipo y modelo de aeronave, las coordenadas de la trayectoria que está tomando el vuelo, su altitud y la velocidad. Así mismo, a través de este aplicativo los usuarios pueden visualizar los niveles de presión sonora que se están registrando por la operación aérea que en cada una de las estaciones de monitoreo.* *(Ver imagen de la página 382 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *Dentro del slide de sostenibilidad ambiental de la página web de la AEROCIVIL, se observa un espacio virtual que contiene la publicación del Estudio de Impacto Ambiental que fue objeto de evaluación para autorizar la última modificación de la Licencia Ambiental del proyecto establecida mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y modificada por la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, como se observa en la imagen de la página 383 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.*

				PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***
				Por otra parte, la página web de la AEROCIVIL incluye dentro de su contenido virtual información pedagógica a través de plegables en los cuales se publican temáticas que promueven el cuidado del medio ambiente desde el contexto de lo que significa la operación aérea del aeropuerto. *(Ver imágenes de las páginas 383 y 384 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *Así mismo, como parte del espacio pedagógico, la página web de la AEROCIVIL y como novedad que se identifica en el presente seguimiento se tiene que, en el mes de agosto de 2025 incluyó una serie de información audiovisual que involucra temáticas relacionadas con peligro aviario, importancia de algunas especies de aves que circundan la terminal aérea para los ecosistemas pero el riesgo que representan para la operación aérea en caso de no darse el manejo adecuado, manejo y control de la avifauna. También se halla contenido asociado al licenciamiento ambiental, en el cual la AEROCIVIL socializa de manera didáctica la configuración de operación aérea del aeropuerto, los impactos identificados, las medidas de manejo definidas para su atención, así como información técnica sobre el impacto principal del proyecto que corresponde a ruido aeronáutico.* *(Ver imagen de la página 385 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *Finalmente se observa en el slide "Modificación Licencia Ambiental Aeropuerto Internacional El Dorado" incluido en la página web de la AEROCIVIL, el módulo de publicación de los actos administrativos que han sido expedidos por la ANLA a partir de la autorización de la modificación de la licencia ambiental. De esta manera, se halla la publicación de información asociada a la modificación y la autorización de la fase II tanto para la operación aérea como del funcionamiento del recinto de motores.* *(Ver imagen de la página 386 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* • *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 esta actividad la AEROCIVIL a través del formato ICA 1a incluido en el ICA 21 menciona:* *"(…)* *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/serv_aeroportuarios/sección* ***Tablero de control*** *(…)"* *Con relación a esta acción, tal como ya se mencionó anteriormente, la AEROCIVIL cuenta en su página web con los aplicativos* ***AMBIENSQ y AEROVISION****, de esta manera con la descripción que ya se hizo de estos aplicativos, se confirma que la AEROCIVIL ha dispuesto de estos mecanismos para que el público en general acceda a la información de consulta la cual es interactiva toda vez que es posible filtrar periodos de tiempo y acorde a la ubicación de las estaciones de monitoreo poder contar con información resultante de monitoreos de ruido y calidad de aire dentro y fuera del área de influencia del proyecto. En lo que corresponde al acceso por parte de la ANLA, se tiene que actualmente, esta*

				PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***
				Autoridad cuenta con usuario asignado por la AEROCIVIL para acceder a los datos obtenidos y procesados por la red de monitoreo a cargo de la AEROCIVIL. • *Mantener habilitado un enlace o vínculo en la página web de la Aerocivil para la recepción de PQRS que incluya como mínimo los aspectos establecidos en el formato virtual de PQRS (sección 4.2 PQRS de la presente ficha), y que actúa a manera de Observatorio participativo del comportamiento y manejo del impacto de generación de ruido, de fácil manejo para los peticionarios.* *Esta herramienta permite el acceso por parte de la ANLA, para efectuar el seguimiento en tiempo real de las PQRS recibidas. Allí se cuenta con el registro del trámite de las PQRS desde su recepción hasta su cierre con información sobre la gestión del trámite, los temas o situaciones que están impactando a la comunidad y las soluciones dadas. Este sistema tiene habilitado el acceso permanente de la ANLA a todas las PQRS y permite a los peticionarios realizar el seguimiento al estado de trámite de sus PQRS.* *Sobre esta actividad la AEROCIVIL en el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reportó:* *"(…) Desde la página web se tiene acceso a la radicación y consulta de PQRS siguiendo la siguiente ruta: Inicio > Servicios de atención a la ciudadanía > Atención PQRSD > Radicar una PQRS del formulario virtual se encuentra en el siguiente enlace: https://sgdea.aerocivil.gov.co/ControlPQR (…)"* *En atención a esta acción la AEROCIVIL en su página web específicamente en el módulo Sostenibilidad Ambiental/Gestión del Ruido/CMAA Bogotá se accede al aplicativo* ***AMBIENSQ*** *en el cual a su vez se halla un slide denominado "Gestión Social", en el cual se encuentra espacio a través del cual mediante el diligenciamiento de formulario virtual se pueden radicar PQRSD.* *(Ver imagen de la página 387 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *En lo que corresponde al seguimiento en tiempo real a las PQRSD por parte de la ANLA, se tiene que, la AEROCIVIL suministró un usuario interno de acceso exclusivo para esta Autoridad con el objetivo de hacer seguimiento al estado de las PQRSD que recepciona esa entidad, el cual funciona correctamente y a través de este de manera permanente se realiza el seguimiento al estado de las PQRSD que recepciona la AEROCIVIL.* *(Ver imagen de la página 388 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *Sobre lo anterior, de acuerdo con el periodo del presente seguimiento, se verifica que el aplicativo se encuentra actualizado, observando cargue de PQRSD con los soportes correspondientes a la atención y respuesta hasta el 10 de marzo de 2026, confirmando de esta manera que el aplicativo funciona adecuadamente y que la ANLA tiene acceso sin restricción alguna para hacer el seguimiento pertinente.* *No obstante, como bien lo indica esta acción, el aplicativo AMBIENSQ debe permitir a los peticionarios realizar el seguimiento al estado de trámite de sus PQRS, sin embargo, al acceder desde la página web de la AEROCIVIL al aplicativo y a través de la aplicación en dispositivos móviles, es clara la manera en que las PQRS se pueden radicar y el uso del formulario para ello, pero no hay claridad en la manera en que los peticionarios pueden realizar seguimiento a sus PQRS, pues en la página ni en el aplicativo se incluye un instructivo o similares que así lo expliquen, por lo tanto, es necesario que la AEROCIVIL informe a esta Autoridad el procedimiento definido para que los peticionarios puedan*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación				
				realizar seguimiento a sus PQRS y la estrategia utilizada para su divulgación, motivando esto la generación del respectivo requerimiento. *Por otro lado, y para efectos del presente seguimiento ambiental, se procedió a verificar el estado, registro y cargue de las PQRSD en el aplicativo, evidenciando lo siguiente:* - *Durante el periodo del actual seguimiento comprendido entre el 15 de abril de 2025 al 20 de febrero de 2026, se halla que la AEROCIVIL cuenta con **101** comunicaciones registradas en el aplicativo AMBIENSQ, no obstante, **18** de estas corresponden a comunicaciones remitidas por la ANLA respecto a solicitudes de copias de respuesta a PQRSD trasladadas o solicitud de información relacionada al aplicativo. En tal sentido, el número real y total de PQRSD registradas por la AEROCIVIL en el aplicativo es de **83 PQRSD.*** - *Respecto al estado de las PQRSD cargadas por la AEROCIVIL en el aplicativo AMBIENSQ para el periodo entre el 15 de abril de 2025 al 20 de febrero de 2026, se evidencia que las **83 PQRSD** se encuentran todas en estado “Completado”, como se evidencia a continuación:* *(Ver imagen de la página 389 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *Sobre lo anterior, en verificación de cada una de las PQRSD cargadas en el aplicativo AMBIENSQ, se halla que de las **83 PQRSD**, **80 PQRSD** cuentan con soportes documentales asociados a su atención (comunicaciones remitidas por los peticionarios y oficios de respuesta de fondo emitidos por la AEROCIVIL) completos, organizados y con acceso para su consulta. Respecto a las **tres (3) PQRSD** restantes, se observó que, estas **no cuentan con el cargue completo de los soportes de atención**, lo cual dificulta tanto a esta Autoridad como a los peticionarios consultar la trazabilidad e información completa frente a la atención de las PQRSD que se relacionan en la tabla de la página 390 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Con relación a las PQRSD que fueron trasladadas por la ANLA durante el periodo del presente seguimiento ambiental, en verificación del aplicativo AMBIENSQ se observó que de **38** PQRSD trasladadas, **14** PQRSD no se encontraron cargadas en el aplicativo AMBIENSQ y la cuales se listan en la tabla de la página 390 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Teniendo en cuenta lo anterior, se formulan los respectivos requerimientos en el sentido de registrar las PQRSD mencionadas en el aplicativo AMBIENSQ, incluyendo los correspondientes soportes documentales sobre su atención.* *Finalmente, es importante tener en cuenta que, esta Autoridad en función del ejercicio permanente de seguimiento ambiental que se adelanta al expediente LAM0209, a través de las comunicaciones con radicados ANLA 20254000262071 del 16 de abril de 2025, 20254100595001 del 11 de agosto de 2025, 20254100778851 del 24 de septiembre de 2025 y 20254101036031 del 28 de noviembre de 2025, solicitó a la AEROCIVIL entre otros aspectos, mantener actualizado el aplicativo AMBIENSQ, esto con el fin de evidenciar y corroborar la atención y gestión a las PQRSD por parte de la AEROCIVIL, tanto a las PQRSD que le son trasladadas por esta Autoridad, así como aquellas que son recepcionadas directamente por esa entidad.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				Sobre lo anterior, la AEROCIVIL dio respuesta a esta Autoridad mediante los oficios con radicados 20256200638192 del 3 de junio de 2025, 20256201040122 del 29 de agosto de 2025, 20256201045302 del 1 de septiembre de 2025, 20256201050642 del 2 de septiembre de 2025, indicando sobre la actualización del aplicativo AMBIENSQ, la ANLA considera que se deben ajustar los aspectos antes mencionados con el fin de mantener su debido funcionamiento y registro de la información. • *En cuanto a los procedimientos aéreos PBN y trayectorias, se establece que, en caso de requerir actualización, la información técnica, ambiental y social detallada relacionada con dicha actualización se publicará en la página web de la AEROCIVIL con un mínimo de dos (2) meses de anterioridad a su implementación.* *Frente a esta actividad, la AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 indicó lo siguiente:* *"(…) Como al respecto no se ha realizado ningún cambio acerca de los procedimientos PBN y trayectorias no se tiene información al respecto en la página de la Aerocivil, en dado caso que se llegue a realizar este tipo de cambios, se realizará la correspondiente publicación y divulgación de estas nuevas cartas de navegación y sus correspondientes actualizaciones en la página web (…)"* *Sobre este reporte, de acuerdo con el seguimiento permanente que esta Autoridad realiza a la configuración de operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, se identifica que en efecto la AEROCIVIL continúa implementando las trayectorias aéreas y procedimientos PBN que definió desde el 18 de mayo de 2023 y notificados a esta Autoridad mediante la comunicación con radicado ANLA 20236200311042 del 5 de julio de 2023, manteniendo de esta manera lo descrito en las consideraciones y análisis realizados en seguimiento ambiental efectuado al proyecto en el año 2025 registrado en concepto técnico No 6082 del 4 de agosto de 2025, acogido por acta 509 del 12 de agosto de 2025 en el cual se indicó:* *"(…) en ejercicio de la verificación de trayectorias aéreas para el presente seguimiento ambiental, se hace la comparación de la implementación de las trayectorias aéreas por parte de la AEROCIVIL en el marco de la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado correspondientes al segundo semestre del año 2023 respecto a las trayectorias aéreas implementadas por la AEROCIVIL durante el primer y segundo semestre del año 2024, tomando un día para cada uno de los semestres objeto de comparación, hallando que, las trayectorias aéreas con fechas 14 de junio de 2024 y 5 de noviembre de 2024 se mantienen respecto a las trayectorias del día 31 de diciembre de 2023, concluyendo así que las trayectorias aéreas para el año 2024 se mantuvieron acorde a lo informado por la AEROCIVIL mediante la comunicación con radicado ANLA 20236200311042 del 5 de julio de 2023, como se observa en las siguientes imágenes:* *(Ver figuras de la página 392 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *De acuerdo con lo anterior y con el fin de fin de mantener actualizada la información, la imagen que se incluye a continuación y que corresponde al comparativo de trayectorias en un día aleatorio para los años 2024 y 2025, permitiendo con ello confirmar que la dinámica de trayectorias aéreas y procedimientos PBN no han sido modificadas por la AEROCIVIL, así como no se cuenta en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA para*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación				
				el expediente LAM0209 con radicados de la AEROCIVIL asociados a la notificación de cambios en este aspecto. *(Ver imagen de la página 393 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *Así las cosas, la implementación de esta acción para el presente periodo de seguimiento ambiental no aplica.* ***Conclusión:*** *Como conclusión general de esta medida de manejo, acorde a la descripción, consideraciones y análisis de cada una de las acciones antes listadas, se considera su incumplimiento para el presente periodo de seguimiento ambiental.*
2		***X***		***Publicación de Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA*** *Con relación a esta medida de manejo, la AEROCIVIL realizó el siguiente reporte mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21:* *"(…) Los ICAs 16 al 10 se encuentran en el siguiente enlace de la página web de la Aerocivil https://www.aerocivil.gov.co/serv_aeroportuarios/publicaciones/3990/informe-de-cumplimiento-ambiental/ (…)"* *Sobre el reporte anterior, si bien se observa el mismo no es claro toda vez que se presume un error de digitación en el número de los ICA que refiere la AEROCIVIL. Ahora, al respecto en el documento anexo al ICA 21 para el medio socioeconómico denominado "Informe de Gestión Social I semestre de 2025" respecto a esta medida, la AEROCIVIL indica lo siguiente:* *"(…) Se presenta la evidencia digital de los cambios realizados y la publicación de los ICA en el micrositio del área de gestión ambiental y control fauna. (…)"* *"(…) Se realizaron los cambios correspondientes, sin embargo, la página web de la Aerocivil puede tener cambios, según lo determine la entidad, por lo tanto, es importante tener en cuenta que el dominio y potestad de cambio le corresponde al web máster designado por la Aerocivil que es ahora quien únicamente puede realizar cambios al contenido digital. (…)"* *Del reporte anterior la AEROCIVIL incorpora en el documento una captura de imagen tomada de su página web en la cual se puede observar la publicación de los siguientes ICA:* - *ICA 15 (1 de enero al 30 de junio de 2022)* - *ICA 16 (1 de julio al 31 de diciembre de 2022)* - *ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023)* - *ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023)* - *ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024)* - *ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024)* *Lo cual es confirmado por esta Autoridad mediante verificación realizada en la página web de la AEROCIVIL como se observa en las imágenes de la página 394 y 395 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				Sin embargo, dada la temporalidad en la cual se está realizando el presente seguimiento ambiental (primer trimestre del año 2026), se observa que el ICA 21 correspondiente al primer semestre del año 2025 no se encuentra publicado, aun cuando han pasado más de 6 meses del cierre de su corte. De acuerdo con esto, se considera el incumplimiento de esta medida para el presente periodo de seguimiento, por lo cual se genera el respectivo requerimiento en el sentido de que la AEROCIVIL actualice su página web con el ICA antes mencionado.
3		***X***		***Entrega Boletines Ambientales*** *Con relación a esta medida de manejo, la AEROCIVIL realizó el siguiente reporte mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21:* *"(…) La entrega de boletines informativos se realizó durante diferentes talleres, reuniones, festivales, socializaciones, ejecutada 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:* *Feria de emprendimiento* *Talleres ambientales* *Semilleros de investigación* *Las actas que relacionan la entrega de boletines se pueden revisar en Anexos Cap7\Anexo5.GestiónSocial\PGS-2INFORMACIÓNYCOMNUCACIÓN. El resumen de la actividad con su relación de acta se puede consultar en el INF_SOC_ISEM_2025 (…)"* *Así mismo, en el documento denominado "Informe de Gestión Social I semestre de 2025" anexo por la AEROCIVIL en el ICA 21, se incluye información respecto a la entrega de los boletines ambientales de acuerdo con cada unidad territorial del área de influencia, acción que fue efectuada a partir de diferentes eventos y actividades programadas durante el semestre, así:* ***Localidad de Fontibón*** *(Ver tabla de la página 396 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *(Ver: ilustración de la página 396 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *En revisión del anexo que indica la AEROCIVIL en el formato ICA 1a para esta medida de manejo en lo que corresponde a la Localidad de Fontibón, se halla acta fechada en los meses de marzo, abril y mayo de 2025 (anexo pdf ENT_BOL_INF_ISEM_FON), la cual describe que los boletines ambientales fueron distribuidos en diferentes eventos que programó la entidad y anexo al documento se hallan los registros de entrega de la pieza divulgativa del semestre que se muestran en las imágenes de la página 397 y 398 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *Sobre el reporte anterior, es importante precisar que la presente medida exige la entrega de boletines ambientales a grupos de valor del área de influencia del proyecto, la cual se encuentra descrita claramente en el numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, no obstante, los soportes que aporta la AEROCIVIL para el caso del área de influencia que comprende la Localidad de Fontibón, no permiten confirmar que la entrega del material divulgativo se haya distribuido de la manera que lo exige esta medida*

				PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***
				de manejo y con una cobertura mayor, pues de acuerdo a los soportes verificados para la Localidad de Fontibón fueron entregados 48 boletines ambientales, aun cuando la tabla de unidades territoriales que confirma el área de influencia del proyecto en el numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, para esa Localidad incluye 45 barrios y para algunos casos incluye la existencia de vivienda de propiedad horizontal, por lo tanto, se espera que estas entregas tengan una mayor cobertura ***Localidad Engativá*** *"(…) Se realiza la entrega de los boletines informativos a la comunidad o líderes de los barrios del área de influencia en el marco del plan de trabajo del área de Gestión Social, Se da a conocer el contenido de la pieza de información, indicando que es un compilado de las actividades llevadas a cabo en el semestre.* *Se relaciona la entrega a los miembros de la Junta de Acción Comunal del barrio Palo Blanco, a los integrantes del grupo de adulto mayor del barrio el Encanto, así como a los asistentes al recorrido realizado por las estaciones de monitoreo de ruido inteligente EMRI y al grupo de semillero de investigación (…)"* *Respecto al anterior reporte, en el informe de gestión social se hallan dos (2) registros fotográficos sobre la entrega del boletín ambiental, así como se verifica el anexo en formato pdf "PGS-2_ENT_BOLET_INF_I_SEM_ENG" en el cual se observa un acta fechada el 2 de marzo de 2025 en la cual se describe la entrega de boletines ambientales limitándose a hacerlo de manera general, aspectos que no permite tener claridad frente a los grupos de valor a quienes fue realizada la distribución de la pieza de divulgación, sin discriminar la ejecución de esta medida de acuerdo con la especificidad que la misma contiene y que fue propuesta por la AEROCIVIL en el marco de la modificación de la licencia ambiental autorizada de esa manera a través del artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. Ahora bien, en revisión del registro de asistencia anexo al acta, deja ver la entrega de 15 boletines ambientales a participantes del barrio Viña del Mar y Laureles en espacio de encuentro e interacción con grupos de valor de la Localidad de Engativá convocado en el marco de la visita de seguimiento ambiental realizada al proyecto en el año 2025, así mismo entre los días 22 al 24 de abril de 2025 se observa la entrega de estas piezas divulgativas a funcionaria de la Alcaldía Local de Engativá, Junta de Acción Comunal – JAC de los barrios Villa Dorado Norte, La Estrada, San Joaquín y Palo Blanco validando un total de 17 boletines ambientales entregados. Así mismo, los registros de asistencia anexos al acta permiten verificar la entrega de boletines ambientales los días 6 y 23 de mayo de 2025, 20 boletines al Grupo Terrarios y 7 boletines durante recorrido realizado a Estaciones de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI.* *(Ver ilustración de la página 399 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *(Ver imágenes de la página 399 y 400 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *No obstante, lo anterior, los soportes documentales que aporta la AEROCIVIL en el ICA 21 se limitan a demostrar la entrega de boletines informativos a personas y grupos de algunas unidades territoriales del área de influencia de la Localidad de Engativá aun cuando la tabla de unidades territoriales que confirma el área de influencia del proyecto en el numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, para esa localidad incluye 52 barrios, sin demostrar una mayor cobertura de divulgación a través de la estrategia de boletines ambientales.* ***Municipio de Funza***

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				"(…) Durante el periodo transcurrido de enero a junio de 2025, se realizó entrega de Boletines informativos en el Municipio de Funza, durante el desarrollo de las diferentes actividades llevadas a cabo por el equipo de Gestión Social. (…)" *Con relación al reporte anterior, en revisión del anexo pdf "ENT_BOLET_INF_I_SEM_FUN" se encuentra acta fechada el 2 de junio de 2025 en al cual la AEROCIVIL describe la entrega de boletines ambientales en las 4 veredas que hacen parte del área de influencia del municipio de Funza, allí se menciona que los boletines ambientales fueron distribuidos a través de diferentes actividades que fueron realizadas con grupos de valor del área de influencia de lo cual se verifica el respecto registro de entrega y según se observa en registro fotográfico del acta, la pieza divulgativa también fue publicada en las carteleras con que cuenta cada vereda, siendo esta una estrategia masiva de distribución de información que logra alcances importantes en comunidades de zonas rurales.* ***Conclusión:*** *Como conclusión de lo anterior para la totalidad de unidades territoriales del área de influencia del medio socioeconómico del proyecto, se tiene que para el municipio de Funza se logra identificar además de la entrega de boletines ambientales de manera física a grupos de valor, se observa que esta pieza de divulgación fue publicada en las carteleras con que cuentan las veredas El Hato, La Isla, Florida y Cacique.* *No obstante, para el caso de las unidades territoriales menores que hacen parte del área de influencia del medio socioeconómico de la Localidades Engativá y Fontibón, los soportes documentales aportados por la AEROCIVIL no confirman que los boletines ambientales se hayan distribuido de acuerdo con lo que exige esta medida de manejo (entrega de boletines ambientales a cada JAC, Autoridades, consejo de administración de propiedades horizontales, miembros de mesas aeroportuarias, presidentes de ASOJUNTAS y envío vía WhatsApp y correo electrónico a comunidad en general del área de influencia del proyecto), y la cantidad distribuida y registrada en los listados de entrega no alcanzan a ser el 50%, esto acorde a la extensión del área de influencia que involucran estas localidades.* *Por otra parte, en los anexos incluidos en el ICA 21, no se halla ejemplar del boletín ambiental distribuido por la AEROCIVIL durante el primer semestre de 2025, así mismo en la página web de esa entidad no se encontró slide alguno en el cual pudiera visualizarse la publicación del boletín ambiental generando de esta manera el requerimiento correspondiente.* *Consecuencia de lo anterior, se confirma el incumplimiento de esta medida de manejo para el presente periodo de seguimiento.*
4		***X***		***Convocatorias a Reuniones de Avance*** *En lo que refiere a esta medida de manejo, la AEROCIVIL a través del formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta lo siguiente:* *"(…) Se realiza convocatoria por diferentes medios como son WhatsApp a través de los principales miembros de las diferentes juntas acción comunal, o a través de los miembros con los que se tiene contacto en la comunidad, además de comunicación entre los habitantes de los diferentes barrios. Las convocatorias también se realizan a través de oficios y piezas publicitarias dependiendo de la naturaleza de la actividad.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

La totalidad de las convocatorias realizadas, así como los soportes se pueden verificar en el informe INF_SOC_ISEM_2025 y en la carpeta ANEXOS/GESTIÓNSOCIAL/ACTIVIDADESSOCIALES/PGS-2 INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN/ACTIVIDADES DE INFORMACIÓN *(…)"*

Sobre el anterior reporte, se tiene que, la AEROCIVIL en los anexos incluidos en el ICA 21 se hallan soportes sobre las convocatorias y estrategias utilizadas para informar a los diferentes grupos de valor acerca de la programación de reuniones de avance en cada una de las unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del proyecto, así:

Localidad de Engativá.

En el archivo pdf "PGS-2_CONV_SOCIAL_CMAA_JAC_ENG" se observan los soportes que dejan ver la ejecución de convocatorias por parte de la AEROCIVIL para el desarrollo de reuniones de avance los días 5 y 17 de junio de 2025. Estas convocatorias fueron realizadas a través de la plataforma virtual WhatsApp, allí la AEROCIVIL envió la información a los miembros de las Juntas de Acción Comunal – JAC con el fin de que en su labor comunitaria como multiplicadores de información y apoyo se fortaleciera el proceso de convocatoria.

Igualmente, en el anexo se hallan soportes que dejan ver que las convocatorias a las mismas reuniones fueron realizadas también mediante comunicaciones escritas que fueron entregadas de manera física a miembros de las JAC. Adicionalmente, se observan soportes que demuestran que las convocatorias también fueron realizadas mediante el envío de las invitaciones por correo electrónico a ASOJUNTAS, JAC y comunidad en general del área de influencia del proyecto.

No obstante, no se hallan soportes documentales que den cuenta de que estas convocatorias se hayan extendido a las autoridades locales como es el caso de la Alcaldía Local de Engativá ni entes de control como es el caso de la personería local.

Localidad de Fontibón.

En lo que comprende esta unidad territorial, en el ICA 21 se observa en el archivo pdf "CONV_SOCIAL_CMAA_JAC_FON" soportes documentales que corresponden a registros fotográficos que dejan ver la divulgación sobre la programación de reunión informativa de avance para el día 13 de junio de 2025. Esta convocatoria fue realizada a líderes comunitarios del área de influencia del proyecto a través de la plataforma WhatsApp con tiempo prudencial de antelación. Así mismo, en el documento "Informe de Gestión Social I Semestre de 2025" se observa registro fotográfico que deja ver que la convocatoria también fue realizada a líderes comunitarios mediante correo electrónico fechado el 10 de junio de 2025.

No obstante, no se hallan soportes documentales que den cuenta de que esta convocatoria se haya extendido a las autoridades locales como es el caso de la Alcaldía Local de Fontibón ni entes de control como es el caso de la personería local.

Municipio de Funza.

Frente a esta unidad territorial, en archivo pdf anexo al ICA 21 denominado "CORR_INV_POST_REU" se halla correo electrónico fechado el 27 de mayo de 2025 y

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación				
				dirigido a la Secretaría de Ambiente y Bienestar Animal del Municipio de Funza mediante el cual la AEROCIVIL extiende invitación a participar de espacio de reunión con el Comité Comunitario Aeroportuario el día 24 de junio de 2025 con el objetivo de tratar temas relacionados con el avance del proyecto, misma información que contiene el documento "Informe de Gestión Social I Semestre de 2025". Sin embargo, no se hallan soportes adicionales que den cuenta de la extensión de esta convocatoria a los miembros del Comité Comunitario Aeroportuario, Comité para el Estudio de Impactos Generado por el Funcionamiento del Aeropuerto El Dorado en el Municipio de Funza, líderes comunitarios y comunidad en general del área de influencia del proyecto para esta unidad territorial. ***Conclusión:*** *En primer lugar, en la verificación realizada a estas convocatorias se confirma que las mismas se llevaron a cabo por parte de la AEROCIVIL mediante estrategias que se considera son las apropiadas para divulgar información; encontrando además que los soportes documentales aportados dejan ver que, las convocatorias reportadas fueron realizadas con suficiente tiempo de antelación. Sin embargo, como se describió para cada una de las unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del proyecto, no se hallaron soportes documentales suficientes que dieran cuenta de que estas convocatorias se hayan efectuado para la totalidad de grupos de valor que hacen parte del área de influencia del proyecto, respecto de lo cual se genera el respectivo requerimiento.* *Ahora en segundo lugar y no menos importante, se tienen evidencias de convocatorias realizadas para participar en las reuniones informativas de avance del segundo trimestre del año 2025, no obstante, es importante recordar que las reuniones informativas de avance mientras cursa la fase II de la operación aérea del proyecto deben ejecutarse con frecuencia trimestral como se cita en la medida de manejo "Reuniones Informativas de Avance", sin embargo los soportes documentales aportados por la AEROCIVIL en el ICA 21 en cumplimiento de esta medida, no incluyen documentos o registros que permitan confirmar la ejecución de convocatorias a reuniones informativas de avance para el primer trimestre del año 2025, razón por la cual se genera el respectivo requerimiento.* *De esta manera, consecuencia de lo descrito anteriormente, se confirma el incumplimiento de esta medida de manejo para el presente periodo de seguimiento ambiental.*
5		***X***		***Reuniones Informativas de Avance*** *En lo que corresponde a esta medida de manejo, de acuerdo con el reporte realizado por la AEROCIVIL mediante formato ICA 1a incluido en el ICA 21 se tiene lo siguiente:* *"(…Durante el segundo semestre de 2025 se realizaron diferentes reuniones de avance. Los temas tratados en cada una se encuentran en las actas correspondientes ubicadas en **ANEXOS/GESTIÓN SOCIAL/ACTIVIDADES SOCIALES/PGS2/ACTIVIDADES DE INFORMACIÓN,** así como en el informe **INF_SOC_ISEM_2025.** 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.* *Cabe resaltar que la reunión programa en Funza fue pospuesta para el segundo semestre debido a temas de tiempo de las personas invitadas. (…)"* *"(…)*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				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 22001399H3 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. *En cada una de las reuniones de avance de PMA de las Localidades de Engativá y Fontibón, se realizó la presentación de los mecanismos establecidos para la recepción de PQRS a través de los canales presenciales y virtuales. (…)"* *"(…)* *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. (…)"* *"(…)* *Se facilitaron los espacios necesarios a las comunidades para entregar o aclarar la información que soliciten los actores del área de influencia. (…)"* *Sobre los reportes anteriores, en verificación de los anexos incluidos en el ICA 21, se halló la relación de reuniones de avance de que se muestran en la tabla de las páginas 404 y 405 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *Sobre la información anterior, se tienen las siguientes observaciones:* - *En primer lugar, es importante que la AEROCIVIL tenga en cuenta que las reuniones informativas de avance deben ser efectuadas con periodicidad trimestral siempre que se encuentre cursando la fase II de operación aérea. De esta manera, es de recordar que la fase II de operación aérea fue autorizada por la ANLA mediante la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 y actualmente continúa vigente, por lo tanto, la obligación se rige a la ejecución de reuniones informativas de avance con frecuencia trimestral.* *(Ver imagen de la página 405 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* - *En línea con el punto anterior, los soportes documentales incluidos por la AEROCIVIL en el ICA 21 para las unidades territoriales correspondientes a las Localidades Engativá y Fontibón, demuestran el desarrollo de reuniones informativas de avance en el mes de junio de 2025, es decir, que <u>estas corresponden a las actividades informativas del segundo trimestre del año 2025</u>, más no se hallan soportes documentales que den cuenta del desarrollo de este tipo de actividades durante el primer trimestre del año 2025 comprendiendo este entre enero y marzo de 2025.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				- *En lo que refiere al Municipio de Funza, si bien se generó una convocatoria dirigida a la Alcaldía Municipal de Funza para participar en reunión informativa de avance el día 24 de junio de 2025 y posteriormente reprogramada para el mes de agosto del mismo año (temporalidad que no hace parte del ICA 21), no se observan soportes que den cuenta de haber convocado a los demás grupos de valor que hacen parte del área de influencia de esta unidad territorial, como Juntas de Acción Comunal- JAC, líderes comunitarios, comunidad en general, instituciones presentes en el territorio, Comité Comunitario Aeroportuario, Comité para el Estudio de Impactos Generado por el Funcionamiento del Aeropuerto El Dorado, consejo municipal, entre otros. De esta manera, para esta unidad territorial no se observan soportes documentales que den cuenta de la ejecución de reuniones informativas de avance con frecuencia trimestral para el periodo del ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025).* - *Ahora, en los anexos incluidos por la AEROCIVIL en el ICA 21, se hallan los documentos en formato pdf denominados, para la Localidad de Engativá "PGS-2_REU_ALC_LOC_ENG"; para la Localidad de Fontibón "120225_ACT_REU_REF_PAR_ALC_LOC_FON", "180225_ACT_REU_REF_AMB_FON", "200225_ACT_MEM_ASI_CAL_FON" y para el Municipio de Funza "ACT_ART_PROC_SEM_FUN", los cuales para efectos del cumplimiento de esta obligación no se validan debido a que corresponden a espacios específicos de reunión o encuentro con representantes de algunas instituciones de las unidades territoriales del área de influencia del proyecto con fines de tratar temas asociales a planeación de actividades o acciones de articulación interinstitucional, más no representan espacios informativos de avance de acuerdo con lo requerido por esta medida de manejo.* - *En lo que refiere al suministro de información, es preciso tener en cuenta que respecto al material impreso se tienen los boletines ambientales, cuyas consideraciones sobre su distribución y divulgación se realizan en la medida "Entrega Boletines Ambientales" de esta ficha de manejo.* *Así mismo, en lo correspondiente a la información publicada en la página web de la AEROCIVIL y videos informativos, en la medida de manejo "Página web de la AEROCIVIL" de esta ficha de manejo se hacen las consideraciones respectivas.* *De acuerdo con lo anterior, se considera el incumplimiento de esta medida para el presente periodo de seguimiento y se genera el requerimiento correspondiente.*
7		***X***		***Sondeo de Opinión.*** *En lo que corresponde a esta medida de manejo, de acuerdo con el reporte realizado por la AEROCIVIL mediante formato ICA 1a incluido en el ICA 21 se tiene lo siguiente:* *"(…) Desde la Aeronáutica Civil de Colombia, se requiere conocer la percepción frente a las actividades académicas, pedagógicas y de socialización que se puedan adelantar de manera interinstitucional o a nombre propio. De esta manera, se realiza el análisis de resultados de las encuestas ejecutadas durante las socializaciones del Centro de Monitoreo Aero Ambiental en el Área de Influencia, localidades de Fontibón y Engativá, y el municipio de Funza, desarrolladas de enero a diciembre de 2025.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				El informe de sondeo de opinión se encuentra adjunto en Anexo5. GestiónSocial/PGS2INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN/Informe encuestas PGS-2 *(…)"* *En verificación de los anexos referidos por la AEROCIVIL se tiene la siguiente información:* - *<u>Archivo formato excel "Encuestas de Satisfacción PGS-2 Información y Comunicación OK":</u>* *En este archivo se observa una base de datos que contiene información sobre identificación de participantes, número de contactos, correos electrónicos, fechas que relacionan un inicio, pero no es claro a qué refiere, una fecha que relaciona la ejecución de una actividad, pero que no guarda coherencia con la fecha que aduce un inicio y al final de la tabla una anotación respecto a percepción.* *Sobre el archivo antes descrito, esta Autoridad considera que el mismo no contiene un documento asociado que permita conocer el objetivo de la base de datos, no se halla información organizada de manera estructurada que permita entender su enfoque. Ahora debido a la ausencia de información explicativa sobre la base de datos, no es posible conocer la correlación entre los datos presentados y por ende no se halla un análisis juicioso sobre los mismos. Así las cosas, no es claro para esta Autoridad el papel que cumple esta información como parte del cumplimiento a esta obligación.* *(Ver tablas de la página 407 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* - *<u>Archivo formato pdf "Informe Resultados Encuesta de Satisfacción PGS-2 Julio 2025":</u>* *Con relación a este informe, se tiene que, el mismo refiere ser un reporte semestral de las encuestas de satisfacción frente a la implementación de las medidas contenidas en las fichas de manejo PMA-PGS 01, PMA-PGS 02 y PMA-PGS 03 y citando lo siguiente en el apartado de la introducción del documento:* *"(…)* *Desde la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, se requiere conocer la percepción frente a las actividades académicas, pedagógicas y de socialización que se puedan adelantar de manera interinstitucional o a nombre propio. De esta manera, se realiza el análisis de resultados de las encuestas de satisfacción ejecutadas en las socializaciones ó actividades realizadas con las comunidades de las localidades de Fontibón - Engativá y municipio de Funza. El presente informe corresponde al I semestre del año 2025. (…)"* *Adicional a lo anterior, la AEROCIVIL a través de tablas presenta información en la cual refiere la aplicación de 14 encuestas, a 14 participantes de unidades territoriales que hacen parte del área de influencia socioeconómica del proyecto, como se muestra en la imagen de la página 408 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *Por su parte, el informe en el capítulo denominado "EVALUACÓN DE LA ACTIVIDAD" incluye datos cuantitativos y gráficos estadísticos que hacen alusión a la calificación de participantes frente a la percepción que tienen sobre la entrega de información por parte de la AEROCIVIL sobre el proyecto y los espacios que se han generado para ello.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				(Ver imagen de la página 409 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026). *Al respecto, es preciso indicar que, el informe se observa desagregado en su intención, puesto que el mismo no contiene un objetivo general ni objetivos específicos que permitan al lector contextualizarse sobre la información que contiene el documento y el fin de este. Así mismo, si bien el documento indica información sobre participantes y su pertenencia al área de influencia del proyecto, el documento no es claro, organizado ni específico en mencionar qué tipo de rol desempeñan los participantes, aspecto que es relevante en el marco de la presente medida de manejo, puesto que tal como se consideró en seguimiento ambiental realizado al expediente LAM0209 en el año 2025 registrado en concepto técnico No 6082 del 4 de agosto de 2025, acogido por acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 509 del 12 de agosto de 2025, la acción asociada a sondeos de opinión debe aplicarse con una periodicidad anual entre las autoridades que usualmente son informadas, no obstante tal como se observa, el informe no precisa, aclara ni es explícito en indicar con qué población llevó a cabo los sondeos de opinión.* *Ahora, con relación a la información sobre la evaluación de la actividad, el documento en cuanto a la **temporalidad**, no es claro frente a las fechas en qué fueron realizados los sondeos de opinión, pues como ya fue mencionado, el archivo excel no es consistente en la estructura de tiempos que menciona; en lo referente al **lugar**, tampoco hay claridad frente a los espacios en los cuales fueron aplicadas las encuestas o en qué contexto se efectuaron los sondeos; en lo que corresponde a la **población**, el documento no indica si los 14 participantes que se refieren corresponden al universo de una población específica o son una muestra representativa; con relación al **instrumento de aplicación**, en el documento que aquí se describe la AEROCIVIL incluye un link a través del cual se puede acceder al instrumento de recolección de información tipo encuesta, en el cual se observa que si bien se hace mención del objetivo del mismo, no se hace mención de la población a quien va dirigido aun cuando esta medida de manejo es específica en indicar que este tipo de sondeos de opinión debe llevarse a cabo con autoridades del área de influencia a quienes se suministra información acerca del proyecto.* *(Ver imagen de la página 411 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *Adicionalmente, para efectos del análisis de la información, el documento de resultados debe ser claro en indicar si la acción del sondeo de opinión se lleva a cabo a través de un instrumento con carácter estructurado o no estructurado; finalmente, la AEROCIVIL no aporta como parte del cumplimiento a esta obligación la metodología utilizada tanto para la aplicación del instrumento para la recolección de la información, así como tampoco la metodología utilizada para su análisis y obtención de resultados tanto cuantitativos como cualitativos, hallando ausencias en el proceso que no permiten llevar a cabo un análisis riguroso y determinante en sus resultados que lleven a identificar la necesidad de hacer ajustes o modificaciones en las estrategias empleadas y sus contenidos.* *En ese sentido, dado lo anterior se confirma el incumplimiento de esta medida de manejo para el presente periodo de seguimiento ambiental y se genera el respectivo requerimiento.*
9		***X***		*Con relación al cumplimiento de la presente medida, la AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 (periodo del 1 de enero al 30 de junio de 2025) y en el documento anexo "Informe de Gestión Social I Semestre de 2025", presenta la siguiente información, la cual se verifica de acuerdo con cada una de las acciones que esta comprende:*

				PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***
				<u>Procedimientos y canales para la recepción de PQRSD:</u> *En verificación de la información aportada por la AEROCIVIL en cumplimiento a la presente acción, se evidencia que esa entidad cuenta con diferentes canales de comunicación y recepción de PQRSD entre los que se encuentra:* ✓ *<u>Página Web:</u> Dentro de los canales dispuestos por la AEROCIVIL para la radicación de PQRSD, se encuentra habilitada la página web institucional, en la cual se verifica la disponibilidad de un módulo específico de atención al ciudadano que incorpora un formulario electrónico destinado a la recepción de las peticiones quejas, reclamos solicitudes. Así mismo, al ingresar en el portal web, se encuentran publicados los diferentes canales de atención disponibles, incluyendo los de carácter virtual, presencial y telefónico.* ✓ *<u>AMBIENSQ:</u> En el aplicativo AmbiensQ, además de integrarse la información técnica asociada al Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA), se dispone de un módulo específico denominado "Gestión Social". A través de esta funcionalidad, el usuario puede acceder a la opción de "Radicación de PQRSD", la cual redirige a la página web institucional de la AEROCIVIL, donde se encuentra habilitado el formulario correspondiente para el registro y trámite de dichas solicitudes.* ✓ *<u>Buzones de PQRSD:</u> Dentro de los mecanismos dispuestos para la recepción de PQRSD, el municipio de Funza cuenta con buzones ubicados en puntos estratégicos dentro del área de influencia del proyecto, así como en las instalaciones de la Alcaldía Municipal de Funza la cual se ubica fuera de esta área, esto teniendo en cuenta que, la Alcaldía se configura como un lugar de alta frecuencia por parte de habitantes del municipio. En este sentido, durante la visita de seguimiento ambiental presencial efectuada por esta Autoridad al expediente LAM0209, llevada a cabo los días 18, 19 y 20 de febrero de 2026, se realizó en la última jornada, un recorrido de verificación orientado a constatar la existencia, el funcionamiento y el estado de los buzones.* *Durante el recorrido realizado, **<u>se confirmó la existencia y disponibilidad de cuatro (4) buzones de PQRSD</u>**. Lo anterior, considerando que en el seguimiento efectuado al proyecto en el año 2025, registrado en concepto técnico No 6082 del 4 de agosto de 2025 acogido por acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 509 del 12 de agosto de 2025, se contaba con cinco (5) unidades; no obstante, la AEROCIVIL informó a esta Autoridad, mediante radicado ANLA 20256201293942 del 20 de octubre de 2025, el retiro del buzón ubicado en el sector Km 2 de la vereda Cacique, atendiendo la solicitud presentada por la presidenta de la Junta de Acción Comunal del sector y anterior propietaria del predio donde se encontraba instalado. Esta solicitud obedeció a la venta del inmueble, en el cual actualmente se adelantan procesos constructivos. Así las cosas, los buzones verificados fueron verificados en los siguientes lugares:* • *Alcaldía Municipal de Funza* • *Sector Tienda Nueva de la vereda La isla* • *Sector San Isidro de la vereda La Isla* • *Vereda Hato Casa – Blanca* *La descripción detallada respecto a la verificación y funcionamiento de los buzones de recepción de PQRSD en el Municipio de Funza, se encuentra en el estado de avance del medio socioeconómico del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				✓ *<u>Profesionales sociales en campo;</u> Como parte de su gestión social, la AEROCIVIL ha implementado una estrategia consistente en la asignación de tres (3) profesionales sociales en campo por cada una de las unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del proyecto (Localidades de Fontibón, Engativá y Municipio de Funza). Las profesionales tienen como propósito mantener comunicación permanente con los grupos de valor, constituyéndose en el enlace directo para la atención inmediata de requerimientos a través de llamada telefónica, mensajes instantáneos vía (WhatsApp) o visitas presenciales. Durante la visita de seguimiento, se observó un adecuado relacionamiento y articulación entre la comunidad y las profesionales sociales asignadas, así como durante los espacios de encuentro e interacción sostenidos, de manera general los participantes hicieron alusión a su adecuado relacionamiento con el grupo de gestión social dispuesto por la AEROCIVIL.* ✓ *<u>Correo Electrónico:</u> La AEROCIVIL cuenta con un canal de atención al ciudadano a través del correo electrónicoatencionalciudadano@aerocivil.gov.co, mediante el cual las comunidades pueden radicar sus PQRSD.* ✓ *<u>Traslados realizados por la ANLA:</u> Así mismo, es pertinente señalar que la ANLA traslada a la AEROCIVIL las PQRSD que son radicadas ante esta Autoridad* ✓ *<u>Mecanismo Verbal:</u> La AEROCIVIL también recepciona PQRSD a través del mecanismo verbal, esto se da durante los recorridos, gestiones o espacio informativos que desarrolla en el marco del proyecto o para el caso específico del municipio de Funza, durante los recorridos mensuales que son efectuados para ver el estado de los buzones de PQRSD allí instalados, así como la recolección de PQRSD sean allí depositadas, por lo cual en ocasiones habitantes de los sectores que se visitan solicitan la recepción de PQRSD verbales que luego la AEROCIVIL radica en su sistema para brindar atención de manera oficial y emitir respuesta.* *Ahora, si bien en algunos soportes documentales de atención a las PQRSD (oficios de respuesta) no se registra información detallada sobre los mecanismos de radicación utilizados por la comunidad ante AEROCIVIL, se evidencia que el titular de la licencia ambiental ha implementado diversas estrategias para la divulgación de dichos canales. En este sentido, la efectiva recepción y registro de PQRSD constituye un indicio claro de que los peticionarios hacen uso de uno o varios de los mecanismos dispuestos para tal fin.* *En cuanto a la verificación en la atención y gestión de las PQRSD allegadas por los diferentes canales de atención con que cuenta la AEROCIVIL, la misma se realizara en la acción que corresponde a la "sistematización y análisis de las PQRSD".* *Adicional a lo anterior, la AEROCIVIL en el informe de gestión social, reporta lo siguiente en relación con esta acción:* *"(…) Teniendo en cuenta la estructura organizacional de la entidad enmarcada bajo el Decreto 1294 del 14 de octubre de 2021 y la Resolución 354 del 21 de febrero de 2022 donde se crea el grupo interno de trabajo Relación Estado – Ciudadano, el cual atiende los lineamientos establecidos en MIPG y en la política de transparencia, acceso a la información y lucha contra la corrupción en cuanto al manejo y tratamiento de la información, entre otros, realizar seguimiento a las peticiones, quejas, reclamos, sugerencias y denuncias (PQRSD) internas y externas recibidas, con el fin de fortalecer la relación de la Aerocivil con los ciudadanos, usuarios y grupos de valor garantizando un acceso efectivo, oportuno,*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				transparente y de calidad a los servicios ofrecidos, teniendo en cuenta sus necesidades, preferencias y expectativas. Así mismo, brindar una interacción incluyente y participativa en los escenarios de relacionamiento, garantizando sus derechos, generando confianza y valor público. Articulado a lo anterior, se crea el proceso de SERVICIO AL CIUDADANO, USUARIOS Y GRUPOS DE INTERÉS, con el fin de identificar las características, necesidades e intereses de los ciudadanos, usuarios y grupos de valor de la Aerocivil; gestionando los planes de acción institucionales y estrategias de servicio al ciudadano para evaluar los resultados de la gestión y tomar decisiones. *(…)"* *Conforme lo reportado por la AEROCIVIL en el informe de gestión social, esta Autoridad procedió a verificar lo anterior en la página web de la AEROCIVIL, ingresando al slide de "Servicios de atención a la ciudadanía", en donde haya un botón denominado "Caracterización y Protocolos de Atención al Ciudadano", como se muestra en la imagen de la página 415 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Al ingresar al botón que se muestra en la precitada imagen, se visualizan diferentes archivos en formato PDF denominados así:* • *"Informe caracterización ciudadana, usuarios y grupos de valor v1.pdf"* • *"Caracterización de ciudadanía, usuarios y grupos de interes.pdf"* • *"Carta de trato digno.pdf"* • *"Protocolo de Servicio al Ciudadano.pdf"* • *"Política de servicio al ciudadano y participación ciudadana.pdf"* *Respecto al cumplimiento de esta acción, se considera que, al evidenciarse que la AEROCIVIL dispone de diferentes mecanismos para la recepción de PQRSD, se da por cumplida la misma.* ***<u>Formato de recepción de PQRS:</u>*** *Respecto a esta acción, la AEROCIVIL en el formato ICA 1a, reporta lo siguiente:* *"(…) La Aerocivil pretende brindar una interacción incluyente y participativa en los escenarios de relacionamiento, garantizando sus derechos, generando confianza y valor público .Articulado a lo anterior, se crea el proceso de SERVICIO AL CIUDADANO ,USUARIOS Y GRUPOS DE INTERÉS, con el fin de identificar las características, necesidades e intereses de los ciudadanos, usuarios y grupos de valor de la Aerocivil; gestionándolos planes de acción institucionales y estrategias de servicio al ciudadano para evaluar los resultados de la gestión y tomar decisiones. El formulario digital se encuentra en https://sgdea.aerocivil.gov.co/ControlPQR (…)"* *Teniendo en cuenta lo reportado por la AEROCIVIL, se procedió a verificar el acceso a su página web, específicamente al módulo denominado "Servicios de Atención al Ciudadano". Como resultado de esta verificación, se constató que dicho módulo dispone de un apartado específico para la radicación de PQRSD. Al ingresar a este, se despliega un formulario a través del cual los peticionarios pueden registrar la información asociada a su solicitud, incluyendo datos de identificación (nombre o razón social, número de identificación, país,*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación				
				departamento, ciudad, dirección y teléfono), así como la información propia de la solicitud, tales como el tipo de PQRSD, el asunto de la petición y la descripción de esta. *La ilustración del formulario y de los slides mencionados se presenta de manera detallada en la medida "Página web de la AEROCIVIL", incluida en la presente ficha de manejo.* *Conforme lo anterior, se observa que efectivamente la AEROCIVIL cumple con esta acción al contar con un formulario para la radicación de PQRSD en su página web oficial, el cual, a su vez, incorpora los aspectos requeridos en esta acción.* ***Sistematización y análisis de PQRS:*** *Frente a esta acción, la AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a y en el documento anexo "Informe de Gestión Social I Semestre de 2025" indica lo siguiente:* ✓ ***Formato ICA 1a:*** *"(…) Se realiza seguimiento a las PQRS, así como se genera la debida respuesta a cada solicitud. Para el periodo en cuestión se atendieron un total de 82 solicitudes recibidas a través de la página web de la Aerocivil. De igual manera, se cuentan con PQRS Verbales las cuales son recibidas directamente por las profesionales sociales. Además, se cuenta con buzones físicos, dentro de los cuales no se encontraron PQRS en el periodo reportado.* *La información detallada de las PQRS recibidas este semestre se encuentra en* ***ANEXOS/GESTIÓN SOCIAL/ACTIVIDADES SOCIALES/PGS-2 INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN/PQRSD*** *(…)"* *Así mismo, la AEROCIVIL reporta:* *"(…) Durante el periodo de reporte, la mayoría de PQRS provienen de la localidad de Fontibón, seguida por la localidad de Engativá. En cuanto a los motivos de consulta, las principales razones de consulta están relacionadas con ruido, trayectorias de vuelo y altitud a la que transitan las aeronaves. La información detallada de las PQRS recibidas este semestre se encuentra en* ***ANEXOS/ GESTIÓN SOCIAL /ACTIVIDADES SOCIALES/ PGS-2 INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN/ PQRSD así como la categorización es posible visualizarla dentro del informe social INF_SOC_ISEM_2025*** *(…)"* ✓ ***Informe de Gestión Social*** *Así mismo, la AEROCIVIL en el informe de gestión social anexo al ICA 21 reporta lo siguiente frente a la sistematización de PQRSD:* *"(...) La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil mediante el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental, atiende de manera permanente las diferentes solicitudes que llegan de la comunidad; en el presente periodo registrado, se evidenció un numero de 82 PQRS recibidas en la entidad a través de los diferentes canales de información. A continuación, se presenta la relación respectiva de PQRS por mes*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación				
				(Ver tabla e ilustración de las páginas 416 y 417 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026). *Tanto en la Tabla 12 PQRS por mes del primer semestre como en la Ilustración 50 Porcentaje PQRS por mes, se puede observar el número, porcentaje y la trazabilidad que han tenido la recepción y gestión de PQRS en el trascurso del periodo referenciado. De esta manera, se observa que los porcentajes más altos se encuentran en los meses de mayo y febrero con el 21.95% y 19.51% respectivamente, y en enero y abril se presentan los niveles más bajos con el 14.63% y 12.2%.* *Si bien la recepción de PQRS se ha mantenido estable a lo largo del semestre, durante mayo y junio se presentaron varios derechos de petición de alta complejidad, los cuales requirieron la realización de diversas mesas técnicas y jurídicas para su análisis y respuesta. Todas estas solicitudes fueron gestionadas dentro de los plazos reglamentarios y respondidas conforme a los lineamientos establecidos en la Resolución 002239 del 10 de octubre de 2024, expedida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), según lo dispuesto en su artículo primero (…)”* *De la misma manera, respecto la ubicación de las PQRSD y el motivo o temática de las mismas la AEROCIVIL reporta en el informe de gestión social para el primer semestre del año 2025, lo siguiente:* *“(…)* *A continuación, se relaciona la cantidad de PQRS recibidas por localidad.* *(Ver tabla e ilustración de las páginas 417 y 418 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *En la Ilustración 55 se puede observar que la Localidad con mayor cantidad de PQRS es la de Fontibón, con un 39.02%, seguido por Engativá, 20.73% y Sin Ubicación, con el 13.41%. De igual manera, se registra quejas de distintos territorios al AI del Aeropuerto Internacional El Dorado.* *Como se evidencia, la localidad de Fontibón es la que más derechos de petición remite, lo cual se debe a que desde el barrio La Felicidad se presenta una gran concentración de estos requerimientos, representando el 29.26% del total de peticiones recibidas durante el periodo indicado.* *(Ver tabla e ilustración de las páginas 418 y 419 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *Con base en la información presentada en la Ilustración 56, se evidencia que la mayoría de las PQRS recibidas durante el periodo analizado están relacionadas con "Ruido, rutas y altitud", representando el 58.53% del total. Le siguen los reportes por "Ruido" con un 20.73%, y las "Solicitudes de información" con un 8.54%. Las demás temáticas, como "Otros", "Rutas", "Insonorización" y "Eventos específicos", tienen una participación significativamente menor, cada una con porcentajes inferiores al 5%. Estos datos reflejan que las preocupaciones de la*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación				
				comunidad están fuertemente concentradas en los impactos asociados a las operaciones aéreas, especialmente en lo que respecta al ruido y las trayectorias de vuelo. *A lo largo del segundo semestre de 2024 se garantizó un adecuado y correcto seguimiento de todas las PQRS llegadas bajo la operación del Aeropuertos Internacional El Dorado, ajustándose a la normatividad vigente. El análisis de los datos permitió de igual forma, avanzar en el seguimiento que se hace de los periodos, lugares y temáticas con mayores recurrencias y avanzar a su vez en la atención de los casos más complejos, mediante espacios técnicos y jurídicos. La trazabilidad documentada a su vez orienta a cumplir lo estipulado en el contrato de consultoría y las disposiciones de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, respondiendo a la vez de manera efectiva a las inquietudes ciudadanas.* *(…)"* *Teniendo en cuenta lo reportado por la AEROCIVIL, esta Autoridad procedió a verificar la información remitida por la AEROCIVIL en el ICA 21 en cumplimiento de la presente acción, respecto de lo cual se hacen las siguientes observaciones:* • *En primer lugar, conforme a la verificación realizada a los anexos del ICA 21, se precisa que, la AEROCIVIL no incluyó un consolidado o base de datos que contenga la sistematización de las PQRSD recepcionadas durante el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, tal como lo exige esta medida y en la cual se observe cómo mínimo el tema de la PQRSD y su lugar de origen, así como de ello se estaría que la AEROCIVIL generara el respectivo análisis frente a la tendencia de las PQRSD recepcionadas. Dado lo anterior, a esta Autoridad al no disponer de la información consolidada, organizada y sistematizada, no le es posible llevar a cabo la verificación y seguimiento de la información asociada a la recepción de PQRSD y su estado de manera integral. No obstante, conforme lo anterior, se genera el respectivo requerimiento, en el sentido de que la AEROCIVIL presente la información asociada a la recepción de PQRSD durante el periodo entre el 1 de enero al 30 de junio de 2025 de manera sistematizada.* *Así las cosas, ante la ausencia de información presentada por la AEROCIVIL respecto a sistematización de PQRSD, los análisis y verificaciones que se adelantarán en el marco de la presente medida se sustentarán exclusivamente en los soportes documentales de atención correspondientes a las* ***82 PQRSD*** *reportadas por esa entidad en el formato ICA 1a y en el informe de gestión social del primer semestre del año 2025.* *De igual forma, es preciso indicar que el desarrollo de la presente acción se realizará de manera ordenada. En primer lugar, se presentarán las consideraciones sobre los soportes documentales de atención a las PQRSD verbales aportados por la AEROCIVIL en el ICA 21; en segundo lugar, se expondrán las consideraciones a los soportes documentales de atención a las PQRSD escritas presentados en el mismo informe; posteriormente, se incluirá un breve análisis de tendencias con base en la documentación aportada; y, finalmente, se formularán las conclusiones generales.* • ***Consideraciones respecto a los soportes documentales de la atención a PQRSD reportadas por la AEROCIVIL en ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025):***

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				*En concordancia con lo anterior, esta Autoridad procedió a realizar la verificación individual de las respuestas emitidas por la AEROCIVIL frente a las ochenta y dos **(82) PQRSD** reportadas en el ICA 21, evidenciando que la entidad aportó los soportes documentales correspondientes tanto para las solicitudes recibidas de manera verbal como para aquellas radicadas por escrito.* *En tal sentido, a continuación, se presentará, en primera instancia, el análisis de las PQRSD que la AEROCIVIL reporta como recepcionadas por vía verbal y posteriormente, la verificación de los soportes documentales asociados a las PQRSD radicadas por escrito.* ✓ *<u>Verificación atención por parte de la AEROCIVIL a PQRSD **recepcionadas de manera verbal**:</u>* *Respecto a estas PQRSD, tal como se ha indicado previamente, la AEROCIVIL en el informe de gestión social, indica haber recibido en el periodo comprendido entre el 1 de enero al 30 de junio de 2025, **2 PQRSD** verbales en la Localidad de Fontibón, **2 PQRSD** verbales en la Localidad de Engativá y **2 PQRSD** verbales en el Municipio de Funza. No obstante, producto de la verificación a la información y soportes documentales aportados por la AEROCIVIL en el ICA 21, no se halla un total de **6 PQRSD**, si no un total de **4 PQRSD**, como se listan en la tabla de la página 420 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Conforme lo anterior, a continuación, se presenta el detalle discriminado y las consideraciones de esta Autoridad respecto de la verificación de los soportes anexos al ICA 21, en relación con las PQRSD verbales reportadas por la AEROCIVIL.* *a. <u>PQRSD recepcionadas en el Municipio de Funza (Carpeta denominada "FUNZA"</u>:* *La AEROCIVIL aporta un archivo en formato pdf, en el que registra recorrido en verificación del estado de los buzones de PQRSD. De lo observado en este archivo, se evidencia que bien la AEROCIVIL reporta en el informe de gestión social la recepción de dos (2) PQRSD verbales, esta Autoridad observa que se dejó constancia de la recepción de (3) PQRSD, tal como se evidencia en las imágenes de las páginas 421 y 422 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026* *Teniendo en cuenta lo anterior, la AEROCIVIL en el ICA 21 debió haber reportado la recepción de 3 PQRSD verbales en el municipio de Funza.* *Ahora bien, una vez verificados los soportes documentales (oficios de respuesta) en atención a las anteriores PQRSD verbales, se tiene lo siguiente:* • *Respecto a la PQRSD del 31 de marzo de 2025 a nombre de la señora Marina Sandoval, se halla que la AEROCIVIL remitió en los anexos al ICA 21, el soporte documental (oficio de respuesta) en atención a la misma. En tal sentido, esta Autoridad procedió a verificar la respuesta brindada por la AEROCIVIL, evidenciando que esa entidad expone a la peticionaria sobre la configuración operacional actual, las rutas aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, frecuencia de operación, altura de vuelo, cumplimiento de ruido ambiental y las medidas de mitigación para los impactos por ruido.* *Sobre lo anterior, esta Autoridad considera que, si bien la AEROCIVIL brindó respuesta a la peticionaria, la respuesta no incluye los análisis técnicos relacionados con los*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				niveles de ruido ni con las operaciones aéreas, con base en los datos registrados por el Centro de Monitoreo Ambiental Aeronáutico (CMAA) de la AEROCIVIL, los cuales resultaban necesarios para emitir una respuesta clara, suficiente y oportuna frente a lo manifestado por la peticionaria. • *Respecto a la PQRSD de la presidenta de la junta de acción comunal del sector de tienda nueva, la señora Estella Hernández, una vez revisados los anexos al ICA 21, **NO** se halla el soporte documental que dé cuenta de la atención y respuesta por parte de la AEROCIVIL a la misma.* • *De la misma manera, respecto a la PQRSD del 27 de junio de 2025 de la señora Marina Sandoval, **NO** se evidencia dentro de los anexos al ICA el soporte documental de respuesta a la misma por parte de la AEROCIVIL.* *Ahora bien, es importante hacer la observación a la AEROCIVIL en el sentido de disponer y **registrar las PQRSD Verbales en un formato específico para este tipo de solicitudes**, toda vez que, el acta de recorrido de buzones está destinada al registro de las PQRSD escritas que se depositan en estos elementos de recepción de PQRSD. Lo anterior, con el fin de que esta Autoridad pueda evaluar adecuadamente la eficiencia del mismo.* *b. PQRSD Verbales Localidad Fontibón (Carpeta denominada "FONTIBÓN")* *En la carpeta denominada "Fontibón", la AEROCIVIL presenta un archivo en formato pdf, en el que se registra el acta de visita por parte de los profesionales de la AEROCIVIL en seguimiento efectuado el dia 11 de marzo de 2025 a una PQRSD trasladada por la Procuraduría General de La Nación a nombre de la señora María de Jesús Bermúdez de Velez, quien manifiesta presuntas afectaciones generadas por alta frecuencia de operación y rutas aéreas de aeronaves provenientes del Aeropuerto Internacional El Dorado, sobre el sector de Tierra Buena en la Localidad de Kennedy.* *Respecto a lo observado en relación con la presente PQRSD, es importante precisar en primer lugar que, si bien la AEROCIVIL reporta esta PQRSD como recepcionada en la localidad de Fontibón, la peticionaria se sitúa en la localidad de Kennedy.* *Ahora, en segundo lugar, conforme a la información suministrada por la AEROCIVIL, esta no fue radicada de manera verbal, sino que tuvo origen en un traslado efectuado por la Procuraduría General de la Nación a esa entidad, por lo tanto, su recepción se dio de manera escrita y no verbal.* *En ese sentido, si bien la atención y respuesta brindada por la AEROCIVIL a la PQRSD de la peticionaria se realizó de manera presencial, mediante visita a su lugar de residencia, así como a través de oficio de respuesta, se reitera que esta no fue presentada por un mecanismo verbal, sino escrito. En consecuencia, la verificación del contenido y la oportunidad de la respuesta será abordada más adelante, en el apartado en el que se analizan los soportes documentales correspondientes a las PQRSD escritas.* *Por otra parte, se observa que, dentro de esta acta, la AEROCIVIL registra una PQRSD verbal realizada por el señor Israel Rodríguez, líder comunitario de la Localidad Fontibón, el día 5 de junio de 2025, quien solicita la instalación de una estación de monitoreo de ruido inteligente en el sector de Fuentes del Dorado, en la localidad de Fontibón a causa según su consideración por el incremento de ruido aeronáutico. Al respecto, la AEROCIVIL reporta*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación				
				el registro de la PQRSD en su sistema día 6 de junio de 2025 bajo el radicado 2025190010078194. *Ahora bien, en verificación de la atención y respuesta brindada por la AEROCIVIL a la PQRSD del señor Israel Rodríguez, se evidencia que la entidad presentó como anexo al ICA 21 el respectivo soporte documental (oficio de respuesta), mediante el cual se informa al peticionario sobre la realización de una visita técnico-social en el sector Fuentes del Dorado II, en atención a su solicitud. Sin embargo, es pertinente indicar que, dentro de los soportes documentales revisados, no se evidenció, el acta de la visita realizada por la AEROCIVIL el día 9 de julio de 2025, al peticionario ni el oficio de respuesta mediante el cual se hubiera emitido una respuesta definitiva a la solicitud de instalación de la estación en el sector requerido por este.* *c. <u>PQRSD Verbales Localidad Engativá (Carpeta denominada "ENGATIVÁ")</u>* *La AEROCIVIL presenta, en la carpeta denominada "Engativá", dos (2) archivos en formato pdf, así:* *En el primer archivo, denominado "PGS-2_REP_SEGUI_PQRS_ENG.pdf", la AEROCIVIL reporta, la realización de una reunión virtual llevada a cabo el 16 de enero de 2025, en atención a una solicitud formulada por la señora Claudia Almanza, relacionada con la reubicación de la Estación de Monitoreo de Ruido Inteligente (EMRI) en su lugar de su residencia, en consideración a la percepción de altos niveles de ruido sobre su vivienda.* *Respecto a lo anterior, se observa que, si bien el acta da cuenta de la atención brindada por la AEROCIVIL en enero de 2025 a una solicitud verbal presentada por la señora Claudia Almanza, dicha solicitud fue radicada en diciembre de 2024. En este sentido, y considerando la fecha de su radicación, **<u>la PQRSD debió haber sido reportada en el ICA 20, correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 2024.</u>*** *No obstante, dado que el soporte de atención fue aportado por la AEROCIVIL en el ICA 21, se evidencia que la entidad brindó respuesta a la peticionaria mediante la reunión virtual sostenida entre los profesionales de la AEROCIVIL y la solicitante.* *En el segundo archivo, denominado "PGS-2_REP_PQRS_VERB_ENG.pdf", se evidencia el reporte de dos (2) PQRSD presentadas vía WhatsApp durante el mes de junio de 2025: la primera, interpuesta por la señora Martha Barrios, presidenta de la Junta de Acción Comunal del barrio El Real, en la localidad de Engativá, por presuntas afectaciones derivadas de altos niveles de ruido en horarios de madrugada; y la segunda, remitida por la señora Fernanda Villamil, funcionaria de la Alcaldía Local de Engativá a nombre del peticionario Aníbal Humberto Suarez Castaneda por presuntas afectaciones generadas por alta frecuencia de operación sobre el sector de Santa María del Lago en la localidad de Engativá.* *Respecto a las dos anteriores PQRSD, es pertinente indicar que, si bien la AEROCIVIL reporta como mecanismo de recepción el canal verbal, se evidencia que estas peticiones fueron efectivamente recibidas a través de la aplicación WhatsApp, la cual constituye un medio digital. En consecuencia, <u>las PQRSD radicadas por este tipo de canales deben ser clasificadas y tratadas como PQRSD escritas.</u>*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				Así mismo, resulta pertinente realizar la observación a la AEROCIVIL en el sentido de reportar la fecha exacta de ingreso de las PQRSD, toda vez que esta información no se encuentra registrada en los anexos del ICA 21 ni en el informe de gestión social, específicamente en lo correspondiente al día del mes de junio en que fueron recepcionadas dichas PQRSD. *Ahora bien, la verificación de la atención brindada a las dos (2) PQRSD previamente mencionadas será analizada más adelante, en el apartado correspondiente a las PQRSD recibidas de manera escrita.* *Conforme a lo anterior, esta Autoridad considera que la AEROCIVIL no recepcionó un total de seis (6) PQRSD durante el primer semestre de 2025, como se indica en el informe de gestión social. Por el contrario, se evidencia que fueron recibidas cuatro (4) PQRSD, teniendo en cuenta las tres (3) registradas durante el recorrido a buzones de PQRSD en el municipio de Funza y una (1) PQRSD verbal en la localidad de Fontibón, presentada por el señor Israel Rodríguez. En ese sentido, y como se detalló previamente, las PQRSD de las señoras María de Jesús Bermúdez de Vélez y Martha Barrios, así como la del señor Aníbal Humberto Suárez Castañeda, fueron recibidas a través de mecanismos escritos, por lo que no deben contabilizarse como PQRSD verbales.* *En ese sentido, y a modo de conclusión, se tiene que la AEROCIVIL, durante el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, recepcionó un total de cuatro (4) PQRSD, respecto de las cuales no presentó el soporte documental de atención y respuesta correspondiente a dos (2) de ellas. Ahora bien, en relación con la PQRSD del 31 de marzo de 2025, presentada por la señora Marina Sandoval, si bien la AEROCIVIL remitió el respectivo soporte de respuesta, este no contiene los análisis técnicos de niveles de ruido, tal como se indicó anteriormente.* *En consecuencia, se formula el respectivo requerimiento para que la AEROCIVIL presente los soportes documentales de atención y respuesta de las PQRSD verbales que se relacionan en la tabla de la página 425 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026* ✓ *Verificación atención por parte de la AEROCIVIL a PQRSD recepcionadas a través de medios escritos:* *Teniendo en cuenta lo ya mencionado al inicio de esta acción, referente a la no entrega por parte de la AEROCIVIL de una base de datos o matriz en la cual sistematice la recepción de PQRSD correspondientes al primer semestre del año 2025 (ICA 21) tal como lo exige esta medida, a continuación, esta Autoridad construye una tabla que contiene información sobre lo que se presume fue la recepción de PQRSD en la temporalidad antes citada, a través de medios escritos o diferentes al verbal:* *(Ver tabla de las páginas 426 a 429 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, y conforme al reporte realizado por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 y en el informe de gestión social respecto de la recepción de **82 PQRSD** a través de su página web, como se evidencia en la imagen de las páginas 429 y 430 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *No obstante, el reporte anterior, se observa que la AEROCIVIL únicamente remitió el soporte documental de atención y respuesta de **56 PQRSD escritas**, quedando pendiente por presentar los soportes de atención de **26** PQRSD restantes. De esta manera, se genera*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación				

				*el respectivo requerimiento en el sentido de solicitar a la AEROCIVIL la presentación de los soportes documentales que den cuenta de la atención y respuesta brindada a las **26 PQRSD** faltantes y reportadas dentro del ICA 21 (periodo entre el 1 de enero al 30 junio de 2025)*
				
				Observaciones sobre la verificación de los soportes documentales presentados por la AEROCIVIL respecto a la atención de PQRSD escritas:
				
				- *Dentro de los anexos al ICA 21 se hallan en los soportes documentales, diferentes oficios que van dirigidos a la ANLA, a través de los cuales la AEROCIVIL ha informado sobre el estado de las PQRSD que le fueron trasladas por esta Autoridad.*
				
				- *La AEROCIVIL reporta que la totalidad de 82 PQRSD fueron recepcionadas mediante su página web, sin embargo, no especifica si dentro de este total se encuentran incluidas las cuatro (4) PQRSD verbales, las cuales notoriamente so fueron radicadas por los peticionarios mediante su página web.*
				
				- *En los soportes documentales asociados a las respuestas a PQRSD recepcionadas por medios escritos, la AEROCIVIL adjunta 2 oficios de respuesta, correspondientes a:*
				
				  - *PQRSD del 12 de noviembre de 2024 a nombre de la Asociación de Vecinos de Niza Antigua (ASOVENIZA) relacionada con solicitud de información sobre los decibeles producidos por el despegue y aterrizaje de las aeronaves.*
				
				  - *PQRSD del 9 de diciembre de 2024 a nombre de la señora Martha Cecilia Cadena, referente a presuntos altos niveles de ruido en horario nocturno por la operación aérea de aeronaves desde y hacia el Aeropuerto Internacional El Dorado*
				
				En este sentido, se considera necesario, reiterar la observación a la AEROCIVIL, tal como se ha indicado previamente referente a que estos soportes debieron haber sido incluidos en el ICA 20 (periodo del 1 de julio al 31 de diciembre de 2024), como evidencia de la atención brindada a las referidas PQRSD.
				
				Ahora bien, en atención a lo expuesto, esta Autoridad procedió a verificar el contenido de cada una de las respuestas emitidas por la AEROCIVIL frente a las PQRSD reportadas en el ICA 21, en relación con las temáticas o presuntas molestias manifestadas por los peticionarios. Al respecto, se observa que la AEROCIVIL fundamenta sus comunicaciones de respuesta, entre otros aspectos, en lo establecido por la ANLA en el artículo primero de la Resolución 2239 del 10 de octubre de 2024. De esta manera a continuación se relacionan las temáticas generales que la AEROCIVIL incluye en sus respuestas, tal y como se muestra en la tabla de la página 431 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.
				
				Lo anterior constituye información de carácter general que la AEROCIVIL incluye de forma reiterada en las respuestas dirigidas a los peticionarios.
				
				Ahora bien, en el marco de la verificación de las respuestas emitidas por la AEROCIVIL a los peticionarios se tiene que, para el primer semestre de 2025, esa entidad atendió PQRSD frente a diferentes temáticas específicas en el marco de la operación y funcionamiento del Aeropuerto Internacional El Dorado, dentro de las cuales se encuentran las siguientes:
				
				- *Frecuencia de operación*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social
FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación

- *Niveles de ruido*
- *Configuración de operación aérea*
- *Procedimientos PBN y trayectorias aéreas*
- *Altura de vuelo*
- *Aplicativo AMBIENSQ*
- *Insonorización*

De esta manera a continuación se incluyen las consideraciones derivadas de la verificación documental realizada por esta Autoridad a los soportes de respuestas brindadas por la AEROCIVIL a las PQRSD reportadas, por cada una de las temáticas.

Consideraciones de la ANLA respecto a las respuestas a temáticas especificas dadas por la AEROCIVIL a los peticionarios en los oficios de respuesta presentados en el ICA 21 (periodo entre el 1 de enero al 30 de junio de 2025)

Temática	***Descripción***
Alta Frecuencia de Operación	*Para aquellos casos en los que se manifestaron inconformidades asociadas a la Alta Frecuencia de Operación, la entidad orientó sus respuestas a señalar que el incremento en la frecuencia de vuelos obedece al crecimiento sostenido de las operaciones aéreas derivado de la alta demanda de transporte de pasajeros y carga.* *Así mismo, la AEROCIVIL precisa que la variación en las operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado está sujeta a la dinámica propia del sector, incluyendo la apertura y cierre de rutas, así como la estacionalidad de la demanda. Se resalta que los meses de enero y febrero de 2020 registraron los mayores niveles de operación, seguidos de una disminución asociada a la emergencia sanitaria por COVID-19 y una posterior reactivación progresiva del sector. En este sentido, para febrero de 2025 se reportó un promedio de 1.068 operaciones.* *Sobre lo anterior, es importante señalar que esta Autoridad observó que la AEROCIVIL ha incorporado en los oficios de respuesta el análisis y la verificación de la cantidad de operaciones aéreas, de conformidad con lo señalado en cada caso.*
Altos Niveles de Ruido Aeronáutico	*En relación con las PQRSD asociadas a Presuntos Altos Niveles de Ruido Aeronáutico, se evidencia que la AEROCIVIL señala, en primera instancia, que la Resolución 0627 de 2006 constituye la norma nacional que establece los límites máximos permisibles de ruido ambiental y de emisión, medidos mediante el indicador de presión sonora continuo equivalente (LAeq,t), para jornadas diurnas y nocturnas. Así mismo, indica que el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA) realiza el seguimiento continuo de los niveles de ruido aeronáutico y ambiental conforme a estándares*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***					
					internacionales (ISO 20906:2009 y UNE-ISO 1996), lo que permite identificar el aporte de las aeronaves y discriminar otras fuentes de ruido presentes en la zona de estudio, tales como tráfico vehicular y actividades constructivas e industriales. Con base en ello, se evalúan los niveles de ruido ambiental frente a los límites establecidos en la citada resolución. No obstante, la AEROCIVIL indica en los oficios que la actual normativa (Resolución 0627 de 2006) no contempla límites específicos para el ruido aeronáutico, es decir, si bien el CMAA realiza un análisis comparativo de los niveles de ruido aeronáutico medidos con los límites establecidos para emisión de ruido, dichos análisis no constituyen una verificación formal de cumplimiento normativo para este tipo de fuente. *Respecto a lo anterior, esta Autoridad considera necesario aclarar la afirmación contenida en los oficios de respuesta de la AEROCIVIL a los peticionarios, según la cual "dicha norma no establece límites específicos para el ruido aeronáutico, por lo que tales análisis no constituyen una verificación formal de cumplimiento normativo para esta fuente". Si bien es cierto que la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006, expedida por el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, no fue diseñada de manera específica para regular fuentes de naturaleza aeronáutica en su modalidad de fuente móvil aérea, la conclusión que la AEROCIVIL saca a partir de dicha premisa es técnicamente imprecisa y jurídicamente inadecuada, ya que puede dar lugar en los peticionarios a la equivocada interpretación de que el aporte sonoro derivado de la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado está exento del cumplimiento de los estándares de ruido establecidos en la normativa nacional vigente.* *Efectivamente, la Resolución 0627 de 2006, establece dos categorías diferenciadas de estándares para la protección del recurso frente al ruido. Por una parte, los niveles máximos permisibles de emisión de ruido, que se aplican a fuentes fijas identificadas y buscan regular el ruido generado por una fuente determinada. Por otra parte, los niveles máximos permisibles de ruido ambiental, aplicables al ruido total sentido en un sector en función de los usos del suelo y de los periodos diurno y nocturno, medidos mediante el nivel de presión sonora continuo equivalente (LAeq,T). Esta segunda categoría representa el límite de protección del recurso frente al ruido que perciben los receptores que se encuentran en una zona determinada,*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***					
					independientemente de la naturaleza específica del emisor. *Por lo tanto, el deber de protección del recurso es integral, es decir que ninguna fuente individual puede generar por sí sola un aporte sonoro que sumado a las demás fuentes existentes en el entorno supere los estándares de ruido ambiental aplicables al sector correspondiente, porque eso implicaría una contaminación del recurso contraria a los fines de la normativa ambiental vigente. Esto resulta de particular importancia en el caso del Aeropuerto Internacional El Dorado, donde la operación aérea es un aporte significativo al ruido ambiental percibido en zonas residenciales del área de influencia, cuyos estándares de ruido ambiental son verificados por el centro monitoreo del proyecto.* *Además, debe precisarse que si bien la fase propiamente aérea de la operación corresponde a una fuente móvil aérea, diversas actividades asociadas al funcionamiento del Aeropuerto Internacional El Dorado se desarrollan en tierra y presentan características de fuente fija para efectos de los estándares de emisión de ruido establecidos en la Resolución 0627 de 2006, entre las cuales se encuentran las operaciones en plataforma, el funcionamiento de las unidades de potencia auxiliar (APU), las actividades del recinto de prueba de motores y los procedimientos de rodaje, despegue y aterrizaje desarrollados sobre la infraestructura aeroportuaria. En consecuencia, la afirmación de que la Resolución 0627 de 2006 no es aplicable a la fuente aeronáutica, ignora que el complejo aeroportuario, considerado de manera integral, comprende componentes tanto de naturaleza móvil como de componentes que tienen características de fuente fija sujetos a verificación de cumplimiento normativo.* *En el caso particular del proyecto, el proceso por el cual el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental - CMAA captura y procesa los datos del Sistema de Vigilancia y Control Acústico, permite individualizar el evento acústico asociado a cada operación aérea, de acuerdo con los lineamientos establecidos en la norma ISO 20906:2009 "Acústica – Monitoreo no atendido del ruido de aeronaves en las inmediaciones de los aeropuertos". Con base en esta individualización, es posible calcular el nivel de presión sonora continuo equivalente (LAeq,T) que es atribuible específicamente a la fuente aeronáutica para los periodos de referencia diurno y nocturno, indicador que sí es directamente*

					PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***
					comparable con los estándares máximos permisibles de ruido establecidos en la Resolución 0627 de 2006. Es decir, el procesamiento técnico que hace el propio CMAA, soportado en la norma internacional que la AEROCIVIL cita como referente, permite hacer la verificación del cumplimiento normativo aplicable al aporte aeronáutico como componente identificable del ruido ambiental en el entorno del aeropuerto. *Por lo tanto, esta Autoridad no comparte la interpretación plasmada por la AEROCIVIL en sus oficios de respuesta, en tanto la falta de límites diferenciados por evento individual de operación aérea en la Resolución 0627 de 2006 no exime al aporte aeronáutico del cumplimiento de las normas de ruido ambiental allí establecidas, ni constituye sustento técnico válido para que la respuesta a los peticionarios se omita la verificación del cumplimiento normativo correspondiente. Aceptar la lectura propuesta por la AEROCIVIL implicaría desconocer el principio de protección integral del recurso, conforme al cual ninguna fuente individual, por su naturaleza específica, puede ser exceptuada del deber de no contribuir al deterioro del medio acústico en el área de influencia del proyecto. Por lo anterior, se considera pertinente que la AEROCIVIL revise el alcance y la redacción de las respuestas a los peticionarios, a fin de evitar interpretaciones que puedan generar ambigüedad sobre las obligaciones de manejo del impacto sonoro asociado a la operación del proyecto, las cuales están vigentes y son objeto de seguimiento continuo por parte de esta Autoridad.* *Ahora bien, la AEROCIVIL también señala en las respuestas a los peticionarios que, para el seguimiento de los niveles instantáneos de ruido generados por la operación aérea, acoge lo establecido en la Resolución 01599 de 2020, la cual define el protocolo de medición y el límite máximo permisible de 94 dBA (Lmax) ± incertidumbre expandida, empleado para determinar posibles excedencias en estaciones de monitoreo definidas.* *Respecto a lo anterior, esta Autoridad evidencia que la AEROCIVIL ha incluido en algunas respuestas los análisis técnicos de niveles de ruido, no obstante, es importante señalar que este análisis NO se presenta para todos los casos en los que los peticionarios indican altos niveles de ruido o solicitan la medición de estos. En tal sentido, producto de la verificación de los soportes de 56 PQRSD que remitió la AEROCIVIL en el ICA 21, se identificó que, 14 PQRSD no cuentan en*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***					
					su respuesta con la inclusión de análisis técnico, esto debido a que son PQRSD que refieren presuntas afectaciones por altos niveles de ruido aeronáutico, aspecto que puede ser soportado técnicamente mediante los datos arrojados por el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMMA), de esta manera para efectos del presente seguimiento se generó el respectivo requerimiento. *Con lo anterior, se hace necesario indicar que, esta Autoridad ha manifestado a la AEROCIVIL en los diferentes oficios de traslado de las PQRSD, comunicaciones y seguimientos realizados al proyecto, sobre la importancia de realizar y brindar a los peticionarios repuestas claras y oportunas frente a lo solicitado, sustentadas en análisis técnicos que contenga los datos de los niveles de ruido registrados por la red de monitoreo de la AEROCIVIL al ser estos los propietarios del CMAA, con el fin de reconocer los posibles impactos que se estén presentando en ocasión al proyecto sobre las comunidades. Lo anterior, motivó a esta Autoridad mediante el artículo primero de la Resolución 2239 del 10 de octubre de 2024, a adicionar a la ficha de manejo P MA-PGS 02 Información y Comunicación, la siguiente acción e indicador de gestión y cumplimiento:* *"(…)* ***ARTÍCULO PRIMERO.*** *Adicionar a la medida 7 Recepción y atención de PQRS, incluida en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y Comunicación, la siguiente acción e indicador de gestión y cumplimiento: (…)"* *"(…)* *a.* ***Sistematización y análisis de PQRS*** *La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL atenderá la totalidad de PQRS que relacionen aspectos sobre ruido, frecuencias y altura de vuelo, vibraciones, horarios de operación, procedimientos PBN y trayectorias aéreas con argumentos y soporte técnico necesarios según lo requiera cada caso, producto del análisis de información que arroje el sistema de recolección y procesamiento de datos asociados a parámetros ambientales y operaciones aeroportuarias con que cuenta el Aeropuerto Internacional El Dorado*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación	
	denominado "Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental", así como de la plataforma "y "AmbiensQ" la cual permite obtener información integral de las operaciones aéreas con indicadores acústicos asociados a ruido aeronáutico, utilizando siempre un lenguaje claro y de fácil entendimiento para los peticionarios. Condición que se tendrá en cuenta en aquellas PQRSD que cuenten con la información y elementos suficientes que permitan hacer el análisis técnico de la situación reportada por el peticionario. *(…)"*
Presuntas afectaciones derivadas de la Configuración de la Operación Aérea (Horarios de Operación	*En relación con las peticiones que refieren presuntas afectaciones derivadas de la Configuración de la Operación Aérea (Horarios de Operación), se evidencia que la AEROCIVIL informa en sus respuestas que el Aeropuerto Internacional El Dorado opera de manera continua, las 24 horas del día y los 7 días de la semana, conforme a lo establecido en la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2025.* *Así mismo, señala que la configuración operacional aérea vigente contempla condiciones específicas definidas por fases, de acuerdo con lo dispuesto en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificada por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, encontrándose actualmente en implementación la Fase II, según lo autorizado por la ANLA mediante la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022.* *Respecto a lo anterior, se evidencia que la AEROCIVIL ha incluido en las respuestas los análisis técnicos de verificación al cumplimiento de las restricciones establecidas en configuración operacional actual, así como la cantidad de vuelos en diferentes horas del día, sin embargo, en revisión de las respuestas a PQRSD incluidas en el ICA 21, se observa que no todos los casos que hacen referencia a esta temática cuentan con ese análisis respectivo. En tal sentido, tal como ya describió anteriormente, para los casos identificados sin inclusión de análisis técnico que soporte la respuesta a la petición, se generó el requerimiento respectivo.*
Presuntas afectaciones derivadas de los procedimientos, trayectorias y rutas aéreas	*Frente a las PQRSD que refieren esta temática, la AEROCIVIL ha informado a los peticionarios que es la entidad competente para la administración del espacio aéreo en Colombia, garantizando condiciones de seguridad tanto en aire como en tierra, así como para la definición y modificación de las rutas aéreas, a través de la Dirección de Operaciones de Navegación Aérea.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación	
	De igual manera, ha señalado que las rutas de salida del aeropuerto permiten a las aeronaves despegar y efectuar los virajes correspondientes de acuerdo con su destino, en cumplimiento de las cartas de navegación establecidas. Estas rutas son diseñadas conforme a los estándares internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y a la normativa nacional contenida en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), y se encuentran en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de Colombia, la cual reúne la información esencial para la navegación y operación aeroportuaria. *En relación con los análisis asociados a esta temática, la AEROCIVIL incorpora en los oficios de respuesta la verificación de trayectorias y la huella de densidad de operación, presentando a los peticionarios gráficas que ilustran dicha información en función de su ubicación.*
Baja Altura de Vuelo	*Frente a las PQRSD que relacionan aspectos como Baja Altura de Vuelo, la AEROCIVIL informó que, a través de la publicación de información aeronáutica del aeropuerto Internacional El Dorado (AIP AD 2 SKBO), establece las altitudes y condiciones mínimas de despegue y aproximación de aeronaves. Estas rutas de salida (SID) definen direcciones, tasas de ascenso y altitudes mínimas que deben cumplirse según la pista utilizada, con puntos de navegación específicos. Aunque estos valores corresponden a mínimos obligatorios, las aeronaves pueden operar a mayores altitudes según sus características, como lo son, potencia del motor, tecnología, tamaño y modelo, pero en ningún caso por debajo de lo establecido en las cartas aeronáuticas.* *Frente a esta temática, se evidencia que la AEROCIVIL presenta a los peticionarios, según corresponda, los análisis de cumplimiento de altitudes sobre el sector específico de cada uno de ellos.*
Solicitud de Información sobre el Aplicativo AmbiensQ	*Respecto a la PQRSD asociada con Solicitud de Información sobre el Aplicativo AmbiensQ, la AEROCIVIL informó que, en ese momento, no era posible descargar reportes de ruido ambiental desde su plataforma web debido a un proceso de actualización; asimismo, algunos apartados como “Estudios” y “Mapas de Ruido” se encuentran temporalmente inactivos. No obstante, la entidad puede suministrar datos crudos de ruido —sin correlación con información de radar— previa especificación de variables acústicas y periodos de interés, e incluso evaluar la entrega de información preliminar por canales alternativos.*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación					
					Igualmente informa que, el monitoreo de ruido en el Aeropuerto Internacional El Dorado se realiza a través del Centro de Monitoreo Aero-Ambiental (CMAA), el cual opera de forma continua (24/7) con una red de estaciones fijas y móviles que registran niveles de presión sonora y variables meteorológicas bajo estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional. Este sistema permite identificar eventos de ruido asociados a operaciones aéreas mediante herramientas tecnológicas especializadas. La información recolectada es procesada y consolidada en informes técnicos que son remitidos periódicamente a la ANLA en el marco del seguimiento ambiental del proyecto. Estos reportes, junto con demás documentación asociada, reposan en el expediente ambiental del aeropuerto, donde se puede consultar el análisis detallado de los niveles de ruido y su comportamiento en las diferentes zonas monitoreadas.
				Solicitud de Insonorización de Vivienda	*Frente a esta temática, la AEROCIVIL informó a la peticionaria que, esa entidad implementó un programa de insonorización entre 1998 y 2010 en las zonas aledañas al Aeropuerto Internacional El Dorado, como medida para mitigar el impacto del ruido en las comunidades ubicadas dentro del área de influencia. Sin embargo, esta estrategia presentó limitaciones en su efectividad, debido tanto a factores técnicos como al deterioro o retiro de los materiales instalados por parte de los residentes, lo que redujo su capacidad de aislamiento acústico con el tiempo. También informo que, la insonorización de viviendas implica intervenciones constructivas que pueden afectar aspectos estructurales, condiciones térmicas y de ventilación, así como disminuir el área útil de los inmuebles, por lo que debe cumplir estrictamente con la normativa técnica de construcción. Así mismo, la AEROCIVIL indica a la peticionaria que, cumplió con este programa conforme a lo establecido en la normatividad vigente de la época, pero actualmente no tiene competencia para regular materiales de construcción ni otorgar licencias urbanísticas, especialmente fuera del área de influencia directa del proyecto.* *Así mismo la AEROCIVIL indica que, en la actualidad, esa entidad, prioriza medidas de mitigación en la fuente emisora (las aeronaves), al considerarlas más eficientes que las aplicadas en el receptor (viviendas). No obstante, con las recientes modificaciones de la licencia ambiental del aeropuerto, se contempla un nuevo plan de insonorización como medida complementaria, de carácter excepcional y residual, que solo se implementaría si no es posible cumplir con*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación				
				los niveles máximos de ruido mediante otras estrategias.

Fuente: *Anexo al ICA 21, con radicados ANLA 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025.*
Adaptación Equipo de Seguimiento ANLA

Por otra parte, conforme al contenido de las respuestas emitidas por la AEROCIVIL, a continuación, se relacionan ***11 PQRSD de las 56 PQRSD*** *que fueron recepcionadas por esa entidad a través de medios escritos que, si bien disponen de respuesta formal, requieren la emisión de un alcance dada la no inclusión de argumentos técnicos respecto a las diferentes peticiones asociadas a la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, aun cuando la AEROCIVIL cuenta con el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental el cual proporciona diariamente información acerca de los monitoreos de ruido que son realizados las 24 horas del día durante los 7 días de la semana, dando esto lugar a la formulación del respectivo requerimiento.*

(Ver tabla "Relación de PQRSD escritas remitidas por la AEROCIVIL en el ICA 21 con requerimiento de alcance a su respuesta" de las páginas 438 y 439 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)
Sobre lo anterior, es pertinente indicar que, mediante las comunicaciones con radicados ANLA 20254100595001 del 11 de agosto de 2025 y 20254100662991 del 28 de agosto de 2025, esta Autoridad solicitó a la AEROCIVIL brindar respuesta a las PQRSD presentadas por la señora Alana Alarcón Pérez y peticionarios anónimos (radicados AEROCIVIL 202519001002253, ID 1614934).

Al respecto, para el caso de la señora Alana Alarcón Pérez, la AEROCIVIL remitió respuesta mediante las comunicaciones con radicados de entrada ANLA 20256201315532 y 20256201322292 del 23 y 24 de octubre de 2025. No obstante, en relación con los peticionarios anónimos, a la fecha no se ha recibido respuesta por parte de la AEROCIVIL frente a dicha solicitud.

Conforme a lo anterior, y teniendo en cuenta que esta Autoridad ha identificado en algunos de los soportes documentales de atención y respuesta a PQRSD, tanto escritas como verbales, la ausencia de argumentos y análisis técnicos se procede a generar el respectivo requerimiento. En ese sentido, a continuación, se detallan las PQRSD respecto de las cuales se solicita a la AEROCIVIL brindar el alcance de la respuesta.

(Ver tabla "Relación de las PQRSD tanto escritas como verbales que requieren alcance en respuesta brindada por la AEROCIVIL" de las páginas 439 y 440 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

Sumado a lo anterior, es preciso tener en cuenta que durante el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, la ANLA realizó el traslado de treinta y una (31) PQRSD a la AEROCIVIL, con el fin de que, en su calidad de titular de la licencia ambiental y Autoridad Aeronáutica, esa entidad emitiera una respuesta clara y oportuna a cada uno de los peticionarios. No obstante, una vez verificados los anexos y soportes de atención y respuesta presentados por la AEROCIVIL en el ICA 21, así como la información que reposa en el Sistema de Información de Licencias Ambientales (SILA) sobre el expediente LAM0209, se observó que la AEROCIVIL no remitió copia de respuesta de 4 PQRSD y que listan en la tabla "Relación de PQRSD trasladadas por la ANLA a la AEROCIVIL periodo del 1 de enero al 30 de junio de 2025 Sin remisión de respuesta a la ANLA" de la página 440 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***				
				Análisis de tendencias de las PQRSD reportadas en el ICA 21: *Conforme a lo expuesto a lo largo del desarrollo de la presente acción, y teniendo en cuenta que la AEROCIVIL no aportó el consolidado o la base de datos de las PQRSD recepcionadas durante el primer semestre de 2025, la ANLA, con fundamento en la verificación de los soportes de atención presentados en el ICA 21, realizó un análisis de tendencias en cuanto a las temáticas y los lugares de recepción de las PQRSD, tanto verbales como escritas, así:* ✓ *<u>Análisis de temáticas de PQRS reportadas por la AEROCIVIL en ICA 21 correspondientes al periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025.</u>* *Con las claridades anteriores, y con el propósito de reconocer las temáticas por las cuales fueron presentadas ante la AEROCIVIL las **60 PQRSD** (56 PQRSD escritas y 4 PQRSD verbales) durante el periodo correspondiente al 1 de enero al 30 de junio de 2025 (ICA 21), se tiene que, **25 PQRSD** fueron presentadas por altos niveles de ruido, **20 PQRSD** por alta frecuencia de operación, siendo estas las temáticas de mayor reporte durante el primer semestre del 2025, **8 PQRSD** indican inconformidad por cambio de procedimientos, trayectorias y rutas aéreas, **1 PQRSD** por presuntas afectaciones por horarios de operación, **1 PQRSD** por solicitud de información sobre el aplicativo AmbiensQ, **1 PQRSD** por baja altura de vuelo, **1 PQRSD** por solicitud de información sobre medidas de mitigación y niveles de ruido, **1 PQRSD** asociada solicitud de información sobre operaciones aéreas, **1 PQRSD** relacionada con solicitud de insonorización de vivienda y **1 PQRSD** en la que se solicita la instalación de una estación de monitoreo EMRI, y **1 PQRSD** en la que no se identificó en el soporte documental su temática, como se observa a continuación:* *(Ver imagen de la página 441 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Conforme lo anterior, se observa que la temática de altos niveles de ruido representa el **41,67%** del total de las PQRSD reportadas por la AEROCIVIL en el ICA 21, la temática de alta frecuencia de operación representa el **33,33%,** cambio de procedimientos trayectorias y rutas aéreas **el 13,33%** y las demás representan el **1,67%** cada una.* *Ahora bien, con relación a las temáticas que registran mayor reporte en las PQRSD por parte de los peticionarios, siendo estas la alta frecuencia de operación aérea y elevados niveles de ruido aeronáutico, se identifica un alto grado de correlación entre ambas, esto debido a que, los peticionarios que reportan presuntas afectaciones por ruido aeronáutico muestran tendencia a atribuir el alto nivel de ruido aeronáutico a la alta frecuencia de la operación aérea; en consecuencia, los porcentajes de reporte en dichas categorías presentan comportamientos similares.* *Por otra parte, la ANLA en su ejercicio de seguimiento comparó la información antes relacionada referente a las temáticas que predominaron en las PQRSD recepcionadas durante el primer semestre el año 2025, con los análisis realizados sobre este mismo aspecto para el primer semestre del 2024 (ICA 19) registrados en concepto técnico No 6082 del 4 de agosto de 2025, acogido por acta 509 del 12 de agosto de 2025, observando que tanto para el primer semestre del año 2024 y 2025, las temáticas que predominaron fueron también altos niveles de ruido y frecuencia de operación manteniéndose así la tendencia.*

				PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***
				*Ahora bien, frente a la temática de presuntas afectaciones por horarios de operación, se observa una disminución del **88,89%** en el primer semestre del año 2025, respecto al primer semestre del año 2024, como se muestra a continuación:* *(Ver imagen de la página 442 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Sobre lo anterior, es importante mencionar que, durante el periodo comprendido entre el 1 de enero al 30 de junio de 2025, la ANLA no recepcionó ninguna PQRSD por esta temática, evidenciándose además una disminución en su ocurrencia. Lo anterior, puede sugerir mejoras por parte de la AEROCIVIL en la implementación de la configuración operacional vigente, la cual corresponde a las condiciones establecidas para fase II mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y* *Finalmente, se debe indicar que, si bien para el primer semestre del año 2025 se recepcionaron PQRSD en las cuales entre las distintas temáticas los peticionarios aludían temas relacionados a la baja altura de operación, este no fue el tema central de las mismas, comportamiento que se mantiene respecto a lo observado en el primer semestre del año 2024.* ✓ *<u>Análisis del lugar de procedencia (ubicación) de PQRS reportadas por la AEROCIVIL en ICA 21 correspondientes al periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025.</u>* *De la misma manera, respecto a la verificación del lugar de procedencia de las PQRSD recepcionadas por la AEROCIVIL durante el periodo del ICA 21, se tiene que de las **60 PQRSD, 24 PQRSD** pertenecen a la localidad de Fontibón, **13 PQRSD** de la localidad de Engativá**, 6 PQRSD** en la localidad de Suba, **4 PQRSD** en la localidad de Kennedy, **3 PQRSD** del municipio de Funza, **2 PQRSD** en la localidad de Teusaquillo, **1 PQRSD** en la localidad de Usaquén, **1 PQRSD** en la localidad de Chapinero, **1 PQRSD** en la localidad de Barrios Unidos, **1 PQRSD** en la localidad de Bosa y **4 PQRSD** no reportaron lugar de procedencia.* *(Ver imagen de la página 443 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Ahora bien, teniendo en cuenta que el proyecto cuenta con un área de influencia definida en el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 para los medios abiótico, biótico y socioeconómico, es preciso señalar que, respecto de este último, si bien las localidades de Engativá y Fontibón en la ciudad de Bogotá y el municipio de Funza hacen parte de esa área de influencia, se debe tener claridad respecto a que no todas las unidades territoriales menores (UPZ, barrios, sectores, veredas) que las componen, hacen parte del área de influencia del proyecto.* *En consecuencia, la gráfica que se presenta a continuación expone de manera cuantitativa la información aportada por la AEROCIVIL en el ICA 21, junto con la verificación documental realizada por esta Autoridad, correspondiente a las PQRSD recepcionadas durante el primer semestre de 2025, discriminando su procedencia dentro o fuera del área de influencia establecida.* *(Ver figura de la página 444 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Conforme a lo observado en la figura anterior, para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, las PQRSD reportadas por la AEROCIVIL en el ICA 21 se*

				PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***
				*concentran principalmente en sectores ubicados por fuera del área de influencia del proyecto, con un total de 43 PQRSD, lo que equivale al **71,67 %** y solo 17 PQRSD que representan el 28,33% se encuentran dentro del área de influencia.* *Ahora bien, en cuanto al análisis de la tendencia del lugar de procedencia de las PQRSD para el primer semestre de 2025, en comparación con el mismo periodo de 2024, se evidencia una variación en su distribución territorial. En el primer semestre de 2024, la localidad de Suba concentraba el mayor número de PQRSD; sin embargo, para 2025 se observa una disminución del 70 % en los reportes provenientes de esta localidad. En contraste, durante 2025 se registra un incremento significativo, superior al 100 %, en las PQRSD originadas en las localidades de Fontibón y Engativá, tal como se muestra en la figura de la página 445 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *El comportamiento referente a la disminución en la radicación de PQRSD provenientes de la Localidad de Suba, puede considerarse como un factor de percepción por parte de los habitantes de sectores de esta localidad que venían instaurando PQRSD relacionadas con presuntas afectaciones por altos niveles de ruido aeronáutico, predominando el barrio Niza Antigua. Esto soportado de manera técnica a partir de los datos de monitoreo de ruido aeronáutico que arroja el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA) a cargo de la AEROCIVIL y verificados por la ANLA a través del su Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales. Así las cosas, en revisión del tablero de control denominado "El Dorado" y que se encuentra en la página web de la ANLA, se observa que, como resultado de los datos arrojados por la Estación de Monitoreo de Ruido Inteligente (EMRI) F034 localizada en el barrio Niza Antigua, para el semestre 1 de enero al 30 de junio de 2025, los niveles de ruido, en la jornada diurna, se mantuvieron dentro de los límites permisibles establecidos en la Resolución 0627 de 2006, tal como se presenta en las imágenes de la página 445 y 446 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Ahora bien, para la jornada nocturna, la estación de monitoreo F034 deja ver registros puntuales que en determinados días superan el valor máximo permisible de los 55 dBA tal como lo exige la Resolución 0627 del 7 de abril 2006 en la Tabla 1 "ESTÁNDARES MÁXIMOS PERMISIBLES DE NIVELES DE EMISIÓN DE RUIDO EXPRESADOS EN DECIBELES dB(A)" para uso de suelo residencial en jornada nocturna. No obstante, lo anterior, se precisa que los resultados deben analizarse considerando la incertidumbre expandida (±2 dBA), particularmente para aquellos valores cercanos al límite normativo, aun así, se identifican eventos que exceden el estándar bajo este criterio de evaluación.* *Por otra parte, teniendo en cuenta que se evidenció un aumento en las PQRSD recepcionadas por la AEROCIVIL durante el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, provenientes de la localidad de Fontibón, específicamente del sector La Felicidad (ubicado fuera del área de influencia del proyecto), se procedió a verificar los niveles de ruido registrados por la Estación de Monitoreo de Ruido Inteligente (EMRI) F038, localizada en el mismo sector, observándose lo que se muestra en las imágenes de la página 446 y 447 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *De acuerdo con lo observado en las imágenes anteriores, se evidencia que, para la jornada diurna, los niveles de ruido se mantienen dentro de los 65 dBA establecidos por la normativa; mientras que, en la jornada nocturna, se presenta un sobrepaso de los 55 dBA. No obstante, como se ha indicado previamente, para estos casos debe considerarse la incertidumbre expandida (±2 dBA).*

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

				PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***
				Ahora, respecto a la localidad de Engativá, se verificó la estación de monitoreo de ruido F008, ubicada en el sector del Encanto, evidenciando sobrepasos de niveles de ruido tanto en la jornada diurna como nocturna, tal y como se evidencia en la imagen de la página 447 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026. *Las estaciones F034 (barrio Niza Antigua, localidad de Suba), F038 (sector La Felicidad, localidad de Fontibón), y F008 (sector El Encanto en la localidad de Engativá) que presentaron sobrepasos al estándar máximo permisible de 55 dBA en jornada nocturna para uso de suelo residencial, no constituyen un evento aislado en el seguimiento del proyecto. En el marco del concepto técnico de seguimiento ambiental No. 6082 del 4 de agosto de 2025, acogido por acta 509 del 12 de agosto de 2025, cuyo periodo de seguimiento y análisis de ruido fue del 17 de abril de 2024 al 14 de abril de 2025, esta Autoridad documentó ampliamente la persistencia de niveles de ruido superiores a los establecidos en la cuota de ruido ambiental (LAeq, hora – 55 dBA ±2 dBA) en estaciones con categoría de uso de suelo residencial, evidenciando que durante el año 2024 al menos cuatro estaciones (F002, F003, F018 y F033) registraron incumplimientos en la totalidad de las semanas evaluadas en las franjas horarias de las 5:00 y 6:00 horas, mientras que la estación F034 presentó incumplimientos cercanos al 30 % – 40 % de las semanas en el horario de las 5:00 a. m. y porcentajes menores en el horario de las 6:00 a. m. Por consiguiente, en dicho concepto técnico esta Autoridad concluyó que la AEROCIVIL no cumplía con la medida de manejo asociada a la cuota de ruido de carácter ambiental, formulando los requerimientos correspondientes orientados a garantizar el cumplimiento del estándar en las estaciones con categoría de uso de suelo residencial sobre las trayectorias aéreas.* *En el marco del presente seguimiento, los hallazgos identificados en las estaciones F034, F038 y F008, confirman la persistencia del comportamiento de sobrepasos en jornada nocturna en estaciones con uso de suelo residencial, razón por la cual la verificación detallada de los niveles de presión sonora, su análisis técnico, las causas asociadas y las acciones de manejo correspondientes son objeto de evaluación específica en el marco de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-01 " Manejo y Control del Ruido" y de la Ficha de Seguimiento y Monitoreo PSM-01 " Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido" del presente seguimiento, en las cuales se formulan los requerimientos correspondientes a la AEROCIVIL en su condición de titular de la licencia ambiental, en relación con la implementación de acciones efectivas dirigidas a la mitigación del impacto sonoro identificado.* *Adicionalmente, es relevante indicar, que la operación aérea no tiene un comportamiento homogéneo y tampoco sus emisiones sonoras, es importante aclarar que la molestia de los receptores en tierra tampoco es homogénea en magnitud y en horario, pues dicha molestia está condicionada a las características constructivas de las viviendas, materiales y posición de las ventanas o puertas de las edificaciones en relación con las trayectorias de las aeronaves, así como la frecuencia de paso de aeronaves, tipo y el horario en el cual opera.* *En otras palabras, la percepción de molestia no es igual para todas las personas, pues las condiciones anteriormente descritas de un receptor en tierra pueden hacer que la molestia sea percibida en unos lugares más que en otros. De igual manera receptores cercanos a su ubicación pueden no referir la molestia en la misma magnitud o simplemente no sentir algún tipo de molestia.* *Finalmente, la disminución de las PQRSD, no solo en la localidad de Suba sino a nivel general, puede estar asociada a la implementación, a partir del año 2023, de las plataformas AEROVISIÓN y AMBIENSQ por parte de la AEROCIVIL. Estas herramientas permiten la*

				PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación***
				visualización en tiempo real de las operaciones aéreas y de los niveles de ruido generados por el paso de las aeronaves, y se encuentran disponibles de manera accesible al público a través de la página web de la Entidad. En este sentido, es posible que el acceso a información más transparente y oportuna haya contribuido a reducir la necesidad de los ciudadanos de interponer PQRSD. *Adicional a lo anterior, de acuerdo con lo descrito en el aparte del Estado de Avance del Medio Socioeconómico, respecto a peticiones asociadas a presunta excedencia en niveles de ruido aeronáutico, alta frecuencia de operación aérea y solicitud de mesas de trabajo entre representantes de las localidades de Engativá, Fontibón y el municipio de Funza, con apoyo de la ANLA, AEROCIVIL y demás autoridades para tratar temas relevantes frente al impacto por ruido aeronáutico generado por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado, manifestadas por habitantes del barrio Fuente del Dorado II en la Localidad de Fontibón (no hace parte del área de influencia definida para el medio socioeconómico del proyecto), en espacio de encuentro efectuado el día 20 de febrero de 2026 en el marco del seguimiento ambiental realizado por la ANLA al expediente LAM0209, se genera el respectivo requerimiento a la AEROCIVIL en el sentido de, presentar el soporte documental de atención y respuesta a las PQRSD interpuestas por los señores Israel Rodríguez y Derly Rodríguez.* ***Conclusiones Generales:*** *Conforme los análisis y verificaciones realizadas en el marco del cumplimiento de la presente acción "Sistematización y Análisis de las PQRSD" por parte de la AEROCIVIL se tienen las siguientes conclusiones:* • *De acuerdo con lo reportado por la AEROCIVIL, esa entidad informó la atención de un total de 82 PQRSD, no obstante, considerando que no incluyó en el ICA 21 la base de datos o el consolidado de las PQRSD recepcionadas durante el periodo evaluado, se limita la verificación integral por parte de esta Autoridad, particularmente en lo relacionado con la trazabilidad, caracterización, localización y el análisis de tendencias.* • *Se evidencian inconsistencias en el reporte de las PQRSD verbales, particularmente en lo relacionado con el número de solicitudes reportadas frente a las soportadas documentalmente, así como en la clasificación de algunas solicitudes que, pese a haber sido recibidas por canales escritos como WhatsApp, fueron catalogadas como verbales.* • *En la revisión de los soportes documentales, se identificó que en algunos casos la AEROCIVIL no aportó los respectivos soportes de respuesta a PQRSD, lo cual impide verificar de manera completa la atención brindada por la AEROCIVIL a los peticionarios.* • *En relación con el contenido de las respuestas emitidas a PQRSD, si bien en algunos casos se observan análisis técnicos acordes con las solicitudes, en otros se observa la ausencia de información técnica relevante, particularmente aquella asociada a los datos del Centro de Monitoreo Ambiental Aeronáutico (CMAA), lo que afecta la suficiencia y claridad de las respuestas.* • *Producto de la verificación realizada al contenido de los soportes documentales (oficios de respuesta) a las PQRSD reportadas por la AEROCIVIL en el ICA 21, se pudo*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-02 Información y Comunicación				
				identificar que las principales temáticas se encuentran asociadas a altos niveles de ruido y frecuencia de operación, con una mayor concentración en las localidades de Fontibón y Engativá, evidenciándose que estas temáticas siguen siendo las más aludidas por los peticionarios a lo largo del tiempo. • *Como resultado de los análisis en las tendencias de las PQRSD, se evidencia que, en comparación con el primer semestre de 2024, se observa un cambio en la distribución territorial de las PQRSD, destacándose la disminución del 70 % en los reportes provenientes de Suba y el incremento superior al 100 % en Fontibón y Engativá, lo cual puede indicar un cambio en la percepción por parte de la comunidad frente al ruido generado por las aeronaves que sobrevuelan en la ciudad de Bogotá. Es así como en lo referente a la Localidad de Suba, tal como se describió anteriormente, los datos de monitoreo de ruido aeronáutico, si bien muestran variaciones, estas se dan dentro de los límites permitidos por la norma nacional de ruido, incluso excediendo hasta el nivel de incertidumbre establecido en ±2 dBA, aspecto que de acuerdo con el seguimiento permanente que es realizado a la dinámica de ruido aeronáutico se ha mantenido de esta manera y de esa forma se ha brindado respuesta a las diferentes peticiones que han sido reiteradas y radicadas por habitantes de sectores de la Localidad de Suba.* *Así mismo, respecto a los niveles de ruido observados para las localidades de Engativá y Fontibón si bien se evidencian sobrepasos respecto a lo definido en la norma nacional de ruido, se debe tener en cuenta que estos corresponden a eventos puntuales, los cuales hacen parte a su vez del seguimiento y control permanente que realiza la ANLA sobre el proyecto y frente a lo cual la ANLA ha generado los respectivos requerimientos a la AEROCIVIL, sin embargo no se ha obtenida respuesta, siendo esto objeto de reiteración en el presente seguimiento ambiental.* • *Teniendo en cuenta las deficiencias identificadas en la organización, consistencia y soporte de la información presentada por la AEROCIVIL en relación con la atención de las PQRSD recibidas durante el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, esta Autoridad considera necesario que esa entidad fortalezca sus procesos de gestión de PQRSD, especialmente en lo referente al registro, la clasificación, el seguimiento y la consolidación de la información.* *De acuerdo con lo descrito anteriormente y la verificación de los soportes documentales aportados por la AEROCIVIL en el ICA 21, se considera el incumplimiento de esta medida para el presente periodo de seguimiento ambiental.*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social FICHA PMA-PGS-03 Apoyo en cogestión interinstitucional y comunal						
Impacto atendido	***Medidas de Manejo***	***Tipo de Medida***				***Hace parte de acuerdo de consulta***
		Prevención	***Mitigación***	***Corrección***	***Compensación***	***SI/NO***
	Medida 2. Capacitaciones a entidades y Juntas de Acción Comunal – JAC	***X***	***X***			***NO***

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-03 Apoyo en cogestión interinstitucional y comunal***						
	Abrir un espacio de capacitación anual (2 durante el año) uno para entidades y otra para las JAC legalmente constituidas presentes en (Engativá, Fontibón y Funza en las veredas del AI) sobre temas que apoyen la cogestión de estos equipos de trabajo en pro de las comunidades que representan. *Para cada uno de los escenarios a desarrollar se realizan convocatorias dirigidas a la población beneficiada y/o representantes de las comunidades vinculados al desarrollo del proyecto. Los mecanismos de convocatoria son los siguientes:* - *Publicidad en Medios Locales* - *Redes Sociales: Utilizar plataformas como Facebook, Twitter e Instagram para difundir información relevante y eventos.* - *Carteles y Vallas Publicitarias: Instalar carteles informativos en lugares estratégicos dentro de la comunidad y utiliza vallas publicitarias para destacar eventos importantes.* ***Frecuencia: Semestral***					
	Medida 4. Mecanismos de Evaluación *Al finalizar cada espacio se desarrollan mecanismos de evaluación como: sondeos y encuestas a los participantes de los espacios establecidos en la presente medida de manejo ambiental, con el propósito de medir el grado de satisfacción, claridad, eficacia y aprendizaje obtenido dentro del escenario ofrecido.*	***X***	***X***			***NO***
Indicadores de la ficha del Plan de Manejo Ambiental						
Desarrollar dos mesas de trabajo anuales interinstitucionales, de enlace y trabajo articulado, asociadas a posibles impactos que se estén generando y que tengan sinergia con otros actores o factores en el territorio	*Este indicador fue ajustado y presentado por la AEROCIVIL mediante la comunicación con radicados ANLA 20246200757562 y 20246200757582 del 5 de julio de 2024, en atención a lo requerido por la ANLA en el artículo tercero del Auto 3807 del 31 de mayo de 2024:* *A=Número de mesas de trabajo efectuadas* *Número de mesas de trabajo propuestos semestral*100*					
Hacer partícipes a los comités por medio de convocatorias de reunión de coordinación a la Mesa Aeroportuaria localidad de Engativá, comunidades unidas localidad de Fontibón y el Comité Municipal para el Estudio de los Impactos generados por el desarrollo del proyecto Aeropuerto Internacional El Dorado dirigido al	*Cs=Número de reuniones semestrales de coordinación ejecutadas* *Número de reuniones semestrales de coordinación programadas con actores y organizaciones*100* *Este indicador fue incluido y presentado por la AEROCIVIL mediante el radicado ANLA 20246201076792 del 18 de*					

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-03 Apoyo en cogestión interinstitucional y comunal***	
municipio de Funza y otras organizaciones que favorezcan acciones de gestión social.	*septiembre de 2024, en atención a lo requerido por la ANLA el subnumeral 16.7 (subnumeral 16.7.1) del artículo séptimo de la Resolución 1728 el 4 de octubre de 2021, requerimiento 21 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 y requerimiento 28 del acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 550 del 5 de agosto de 2024:* *CON= No de convocatorias semestrales de coordinación ejecutadas* *No de convocatorias semestrales de coordinación programadas con actores y organizaciones*100*
Llevar a cabo el desarrollo de 2 capacitaciones de apoyo a las actividades sociales y comunitarias de forma anual.	*Este indicador fue ajustado y presentado por la AEROCIVIL mediante la comunicación con radicados ANLA 20246200757562 y 20246200757582 del 5 de julio de 2024, en atención a lo requerido por la ANLA en el artículo tercero del Auto 3807 del 31 de mayo de 2024:* *Cp= Número de capacitaciones semestral ejecutadas* *Número de capacitaciones semestral proyectadas*100*
Generar reuniones periódicas de coordinación social con los actores aeroportuarios y otras organizaciones que favorezcan acciones de gestión social.	*Número de reuniones de información y comunicación realizadas* *Número de reuniones de información y comunicación planteadas con los actores aeroportuarios y otras organizaciones*100*
Implementar estrategias que permitan comunicar de manera suficiente, pertinente y adecuada la información suministrada por la Aeronáutica Civil a las comunidades aledañas del aeropuerto Internacional El Dorado.	*Del 100% al 81% de los participantes considera que la información tratada en la capacitación es relevante para su gestión (desarrollo satisfactorio) se mantienen las temáticas tratadas (según pregunta encuesta al final de cada encuentro a los participantes)* *Del 80% al 61% de los participantes considera que la información tratada en la capacitación es relevante para su gestión. (desarrollo medianamente satisfactorio) se debe ajustar (según pregunta encuesta al final de cada encuentro a los participantes)* *Menos del 60% de los participantes considera que la información tratada en la capacitación es relevante para su gestión. (desarrollo no satisfactorio). Se debe replantear la información y/o metodología de la capacitación (según pregunta encuesta al final de cada encuentro a los participantes)*
Análisis de cumplimiento de indicadores	
En lo que corresponde a la verificación del diligenciamiento de los indicadores definidos para esta Ficha de manejo se tiene lo siguiente de acuerdo con el reporte realizado por la AEROCIVIL en el ICA 21 objeto de revisión en el presente seguimiento:	

Indicador	***Resultado de Verificación***
A=Número de mesas de trabajo efectuadas *Número de mesas de trabajo propuestos semestral*100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025***

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-03 Apoyo en cogestión interinstitucional y comunal***	
	La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador tal y como se muestra en la tabla de la página 459 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026. *En lo que refiere a este indicador, de acuerdo con los soportes documentales verificados y aportados por la AEROCIVIL en el ICA 21, se logra observar que esa entidad llevó a cabo más de 15 espacios de articulación con diferentes entidades distritales para el caso de las unidades territoriales del área de influencia incluidas en las Localidades de Engativá y Fontibón, así como 1 espacio de articulación con el Municipio de Funza, por lo cual, si bien el indicador cuantitativo presentado reporta un número menor, los soportes demuestran haber superado ese valor, considerando que el cumplimiento del 100% allí determinado es correcto.*
Cs=Número de reuniones semestrales de coordinación ejecutadas *Número de reuniones semestrales de coordinación programadas con actores y organizaciones*100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador tal y como se muestra en la tabla de la página 460 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026* *Frente a este indicador, efectivamente los soportes documentales dan cuenta de que la AEROCIVIL llevó a cabo espacios de articulación y coordinación organizaciones sociales de las 3 unidades territoriales que contiene el área de influencia del medio socioeconómico, en 5 ocasiones durante el primer semestre del año 2025, considerando de esta manera que el reporte cuantitativo del indicador es correcto.*
CON= No de convocatorias semestrales de coordinación ejecutadas *No de convocatorias semestrales de coordinación programadas con actores y organizaciones*100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador tal y como se muestra en la tabla de la página 460 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026* *Con relación a este indicador, la AEROCIVIL en efecto aporta soportes documentales que dan cuenta de las diferentes convocatorias y refuerzos de las mismas, realizadas para llevar a cabo los espacios de concertación y coordinación con las organizaciones sociales en 5 ocasiones. Estas convocatorias fueron realizadas por el titular de la licencia ambiental mediante plataforma WhatsApp, oficios de comunicación entregados de manera presencial, correo electrónico. Así las cosas, el diligenciamiento cuantitativo del indicar es correcto.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-03 Apoyo en cogestión interinstitucional y comunal***	
Cp= Número de capacitaciones semestral ejecutadas *Número de capacitaciones semestral proyectadas*100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador así: tal y como se muestra en la tabla de la página 460 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026* *Referente a este indicador, se considera correcto su diligenciamiento, toda vez que, efectivamente los soportes documentales que aportó la AEROCIVIL dejan ver el desarrollo de un total de 9 actividades de capacitación dirigidas a diferentes grupos de valor en las 3 unidades territoriales que contienen el área de influencia del proyecto para el medio socioeconómico.*
Número de reuniones de información y comunicación realizadas *Número de reuniones de información y comunicación planteadas con los actores aeroportuarios y otras organizaciones*100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador tal y como se muestra en la tabla de la página 461 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026* *En lo que corresponde a este indicador, las actividades efectuadas por parte de la AEROCIVIL con el CCA fueron descritas en la medida "Comité Comunitario Aeroportuario – CCA" de la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y Comunicación en donde se realizaron las consideraciones pertinentes frente a los espacios sostenidos por parte de la AEROCIVIL con este grupo específico durante el primer semestre del año 2025, sin hacer mención en la presente ficha con el fin de no duplicar información. No obstante, es de resaltar que efectivamente estos espacios con el CCA sí se llevaron a cabo, excepto 1 soporte documental que no se valida dentro de estas medidas debido a que corresponde a un espacio de encuentro programado y liderado por la Alcaldía Municipal de Funza con el Comité Municipal para el Estudio y Análisis de los Impactos Generados por el Funcionamiento del Aeropuerto Internacional el Dorado en el Municipio de Funza – Cundinamarca, grupo que fue conformado de manera independiente por ese municipio y que no corresponde al mismo CCA. Sin embargo, bajo esta claridad se considera correcto el diligenciamiento de este indicador.*

Análisis de efectividad

Nivel de Efectividad				***Consideraciones***
Medida	***SI***	***NO***	***N/A***	

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-03 Apoyo en cogestión interinstitucional y comunal***				
2		***X***		***Capacitaciones a entidades y Juntas de Acción Comunal – JAC*** *En lo que corresponde a esta medida de manejo, la AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 correspondiente al periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025, reporta lo siguiente:* *"(…) Durante el periodo de reporte se llevan a cabo diferentes espacios, como fueron:* *Taller procesos transformados jardín botánico en la fundación amanecer* *Feria de emprendimiento Aeropuerto Internacional El Dorado* *Capacitación Inauguración Vigía Ambiental* *Capacitación residuos sólidos Fontibón* *Visita en el museo aeroespacial FAC* *Recorrido aeropuerto comunidad barrio Santa Helena Bogotá* *Visita Museo Aeroespacial* *Los detalles de cada espacio se encuentran en **INF_SOC_ISEM_2025**. De igual manera las actas de soporte pueden ser revisadas en **ANEXO5.GESTIÓNSOCIAL/ACTIVIDADESSOCIALES/PGS 3-COGESTIÓN INTERINSTITUCIONAL** (…)"* *Con relación al anterior reporte, se hace la verificación de los soportes documentales incluidos por la AEROCIVIL en el ICA 21, observando la información en cumplimiento de esta medida de manejo para cada unidad territorial que hace parte de área de influencia, tal y como se muestra en la tabla de las páginas 466 y 467 a del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Sobre la información registrada en la tabla incluida en la medida "Articulación con entidades competentes (mesas de trabajo)" en la cual fue listada una serie de espacios de articulación interinstitucional sostenidos por parte de la AEROCIVIL con otras entidades durante el primer semestre del año 2025 para llevar a cabo acciones que aporten en la prevención, mitigación y corrección de aquellos impactos en los que intervienen diferentes variables y causas, se tienen las siguientes observaciones:* ***Localidad de Engativá*** *Respecto a la información registrada en soporte documental fechado el 18 de marzo de 2025 el cual describe espacio de articulación entre la AEROCIVIL y el Jardín Botánico de Bogotá, fue planteada una serie de actividades sobre aspectos ambientales (charla "Conservación de la Biodiversidad", visita al Jardín Botánico, charla "Problemáticas y sensibilización de residuos sólidos en humedales", capacitación básica para iniciar una huerta urbana, recorrido por humedales y recolección de residuos) dirigidas al grupo focal de adulto mayor que integra el Grupo Semillero de Investigación, para ser ejecutadas durante el primer semestre del año 2025, no obstante, en los soportes documentales anexos por la AEROCIVIL en el ICA 21 en el marco de la presente medida, no se hallan las evidencias documentales que confirmen que esas actividades se hayan ejecutado, por lo cual es necesario que el titular de la licencia ambiental aporte los documentos que así lo registren, motivando esto el respectivo requerimiento.* *(Ver imagen de la página 468 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-03 Apoyo en cogestión interinstitucional y comunal***				
				Localidad de Fontibón • *En acta fechada el 10 de marzo de 2025 que incluye descripción de espacio de articulación sostenido entre la AEROCIVIL y la Secretaría de Integración Social el día 13 de marzo de 2025, se observa que en esta se menciona programación sobre la ejecución durante los meses de marzo, abril, mayo y junio de 2025 de las siguientes actividades:* - *Visita humedal Capellanía* - *Actividad lúdica sobre estructura ecológica primaria* - *Encuentro Maloka – Ritual al agua* - *Visita museo aeroespacial* - *Visita parque Jaime Duque – Importancia Recursos Hídricos* *(Ver imagen de la página 469 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *Sin embargo, en los anexos del ICA 21 no se hallan los soportes documentales que demuestren el desarrollo de las actividades antes listadas, por lo cual se genera el respectivo requerimiento* • *En acta fechada el 19 de marzo de 2025, en la cual se halla registro de espacio de articulación entre la AEROCIVIL y el Jardín Botánico de Bogotá, se describe agenda de actividades de capacitación a llevar a cabo con población estudiantil de la Institución Educativa Internacional durante los meses mayo, junio y julio de 2025, no obstante, en los anexos documentales del ICA 21 no se observa la inclusión de soportes que den cuenta del desarrollo de esas actividades.* *(Ver imágenes de la página 470 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *En ese sentido, se genera el requerimiento pertinente haciendo claridad en que este se enfoca en los soportes documentales del desarrollo de las actividades programadas los días 13 de mayo y 13 de junio de 2025, respecto a la actividad del mes de julio de 2025 no se incluye en el requerimiento debido a que por la temporalidad la actividad, esta debe ser reportada en el ICA 22 correspondiente al segundo semestre del año 2025, el cual no hace parte de verificación en el presente seguimiento ambiental.* ***Municipio de Funza.*** *En lo que corresponde a este reporte, la AEROCIVIL indica y demuestra haber llevado a cabo una actividad de capacitación dirigida a comunidad de la* ***vereda Siete Trojes****, la cual, si bien hace parte del Municipio de Funza, NO está definida dentro del área de influencia del proyecto, puesto que las unidades territoriales que fueron establecidas como tal en los numerales 3 y 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, razón por la cual este soportes documental no se valida como parte del cumplimiento del esta medida y se genera el requerimiento pertinente en el sentido de que la AEROCIVIL presente soportes documentales que den cuenta de la implementación de esta medida para las unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del proyecto y que corresponden a las veredas La Isla, Cacique, Florida y Hato Casa Blanca.* *(Ver imagen de la página 472 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *En lo que refiere a esta medida de manejo, se tiene que, si bien la AEROCIVIL aportó soportes documentales que demostraron la implementación de la misma a través de*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-03 Apoyo en cogestión interinstitucional y comunal***				
				acciones de capacitación, talleres y socializaciones dirigidas a diferentes grupos de valor del área de influencia, para las Localidades de Engativá, Fontibón no se hallaron soportes documentales de algunas acciones que fueron programadas en la etapa de articulación de acciones interinstitucionales y para el Municipio de Funza, se identificó que la actividad de capacitación reportada no fue realizada con ninguna de las unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del proyecto. En consecuencia, se considera el incumplimiento de esta medida de manejo para el presente periodo de seguimiento ambiental y se genera el respectico requerimiento.
4		***X***		***Mecanismos de Evaluación*** *En lo que corresponde a esta medida de manejo, la AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 correspondiente al periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025, reporta lo siguiente:* *"(…) Desde la Aeronáutica Civil de Colombia, se requiere conocer la percepción frente a las actividades académicas, pedagógicas y de socialización que se puedan adelantar de manera interinstitucional o a nombre propio. De esta manera, se realiza el análisis de resultados de las encuestas ejecutadas durante las socializaciones del Centro de Monitoreo Aero Ambiental en el Área de Influencia, localidades de Fontibón y Engativá, y el municipio de Funza, desarrolladas de enero a junio de 2025.* *De manera general, se identifica un porcentaje de satisfacción del 100% con respecto a la información proporcionada en términos de claridad y pertinencia. El informe detallado de este sondeo está disponible en el* ***Anexo5.Gestiónsocial/Actividadessociales/PGS-3/Encuestas*** *así como el formato de encuesta utilizado. (…)"* *En verificación de los anexos referidos por la AEROCIVIL, se tienen los siguientes:* - *Archivo excel "Encuesta de Satisfacción PGS-3 Apoyo en Congestión Interinstitucional y Comunal OK":* *Este archivo contiene una base de datos que incluye una serie de información relacionada con horarios y fechas, datos de participantes, datos de contacto, tipo de actividad a la que asistió el participante, fecha de la actividad, columna de calificación a una pregunta referente a su consideración frente a si la información tratada en la capacitación es relevante para su gestión. Esta información se observa diligenciada para un total de 19 personas.* - *Archivo pdf "Informe Resultados Encuestas de Satisfacción PGS-3 Julio 2025":* *En revisión de este archivo, se observa un documento que indica sobre la aplicación de encuestas a 19 personas, la distribución por área de influencia de las personas que participaron en las encuestas y 2 conclusiones que indican que el 100% de los encuestados afirmaron haberse cumplido con el objetivo de las actividades, así como muestran la calificación obtenida de los participantes frente a los talleres o actividades realizadas.* *Con relación a la información antes descrita, se hacen las siguientes observaciones:*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-03 Apoyo en cogestión interinstitucional y comunal***				
				- *El archivo excel contiene información que si bien hace alusión a las fechas de las actividades en las cuales fue aplicado el mecanismos de evaluación, esta información no es clara frente a cuál de las medidas que contiene esta ficha corresponden las actividades indicadas, aspecto de alta relevancia, toda vez que cada una de las acciones que contienen las medidas que componen esta ficha de manejo difieren en estructura, objetivo y alcance e incluso en algunas actividades difieren las características de los grupos poblaciones a quienes se dirigieron algunas de estas, por lo tanto, los instrumentos aplicados de encuesta y la metodología utilizada para esta acción no pueden corresponder contener los mismos parámetros.* - *El documento y la base de datos si bien muestran haber aplicado el mecanismo de evaluación a 19 personas, ninguno de los documentos es claro en indicar si este grupo corresponde al universo de la población que hizo parte de las diferentes actividades reportadas en cada una de las medidas de manejo (aunque los soportes aportados para cada actividad en su totalidad demuestran la participación de más de 19 personas) o esta cifra corresponde a una muestra representativa, que de ser así deberá contar con el sustento estadístico pertinente que valide precisamente su representatividad ante un universo de personas.* - *Ninguno de los documentos anexos contiene el instrumento(s) aplicado(s), ni link que permitan acceder al (los) formulario(s) de encuesta, por lo cual no es posible conocer su estructura, tipo de preguntas ni en sí se conocen las mismas.* - *El informe de resultados contiene las siguientes conclusiones, las cuales no es posible definir su origen, dado que el documento se limita a indicar aspectos de la población participante, así como el resultado de la evaluación según se entiende de una actividad que no es claro a cuál hace referencia.* *(Ver imagen de la página 475 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *Así las cosas, la información anexa en los archivos antes listados, aportados por la AEROCIVIL en atención a esta medida, no es clara, organizada, no contiene suficientes elementos e información que permitan determinar y entender la tendencia de percepción de las personas participantes frente a las acciones ejecutadas discriminando cada una de las medidas que esta ficha de manejo contiene y por ende no es concluyente.* *Adicional a lo anterior, tal como ya se refirió en la medida "Capacitaciones a entidades y Juntas de Acción Comunal – JAC", si bien el informe de gestión social del primer semestre del 2025 y el formato ICA 1a incluidos en el ICA 21, hacen alusión al desarrollo de una serie de actividades de articulación interinstitucional en las cuales para algunos acasos específicos se definieron programaciones de acciones de capacitación, talleres, salidas pedagógicas, los soportes documentales de esas actividades no fueron aportados, por lo tanto, no es claro si durante esas actividades fue aplicado algún mecanismos de evaluación.* *En conclusión y consecuencia de lo antes mencionado, dada la ausencia de información que permita validar la implementación de mecanismos de evaluación a los participantes de los espacios establecidos en la presente medida de manejo ambiental, con el propósito de medir el grado de satisfacción, claridad, eficacia y aprendizaje obtenido dentro del escenario ofrecido, se considera el incumplimiento de esta medida para el presente periodo de seguimiento ambiental y se genera el respectivo requerimiento.*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-04 Educación y capacitación ambiental al personal vinculado a la operación del proyecto***						
Impacto atendido	***Medidas de Manejo***	***Tipo de Medida***				***Hace parte de acuerdo de consulta***
		Prevención	***Mitigación***	***Corrección***	***Compensación***	***SI/NO***
Generación de conflictos *Generación de expectativas*	***Medida 1 Capacitaciones*** *Esta medida fue objeto de ajuste presentado por la AEROCIVIL mediante el radicado ANLA 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024, en el sentido de incluir complementos según lo requerido en los subnumerales 18.2, 18.3, 18.5, 18.6 y 18.7 del numeral 18 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, numerales 1, 2, 4, 5, 6 del requerimiento 22 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 y numerales 1, 2, 4, 5, 6 del requerimiento 29 del acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 550 del 5 de agosto de 2024:* *La capacitación ambiental tiene el propósito de fortalecer las competencias organizacionales, sociales, ambientales de seguridad y protección personal, estipuladas a nivel organizativo dentro del aeropuerto en áreas pertenecientes a la Aerocivil y de los tenedores de espacio. En coordinación con Gestión Social y el Grupo de Gestión Ambiental y Control Fauna de la Aerocivil, se desarrollará la socialización y/o capacitación a los trabajadores directos e indirectos que se vinculen al proyecto bien sea por contratación directa, contratistas y subcontratistas. Con este subprograma se pretende capacitar al personal vinculado a la operación del Aeropuerto El Dorado, sobre las implicaciones y el manejo de impactos de acuerdo con el PMA vigente para el proyecto. Con el fin de asegurar que las siguientes actividades sean desarrolladas por el contratista, la Aeronáutica Civil deberá incluir el cumplimiento del PMA del Aeropuerto Internacional El Dorado dentro de los documentos contractuales.* *Adicionalmente se deben realizar espacios de formación dirigidos a los representantes de las aerolíneas de carga que hacen uso del Aeropuerto El*	***X***	***X***			***NO***

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-04 Educación y capacitación ambiental al personal vinculado a la operación del proyecto***						
	Dorado, en las que se les brinde información sobre las medidas y restricciones correspondientes a lo estipulado en cada fase de ejecución del proyecto. *A su vez se deben realizar actividades de socialización dirigidas al personal en las cuales se deben incluir los siguientes temas:* *1. Presentación de las políticas de la empresa en cuanto a aspectos laborales, seguridad y salud en el trabajo y cuidado al medio ambiente.* *2. Presentación y divulgación del PMA y la Licencia Ambiental: hacer especial énfasis en lo que tiene que ver con las obligaciones ambientales expuestas en la normatividad ambiental vigente.* *3. Capacitación en: manejo de residuos sólidos, líquidos y peligrosos, reciclaje, ahorro eficiente de agua y energía.* *4. Preparar talleres de capacitación al personal, mediante charlas, reuniones informativas y divulgación de campañas.* *5. Se deberá documentar el registro de las diferentes charlas realizadas mediante el diligenciamiento del registro de asistencia y captura de registro fotográfico.* *6. Para verificar el nivel de comprensión de los temas expuestos en la capacitación, se establecerá una evaluación sencilla en forma de test, preguntas abiertas o de opción múltiple, las cuales serán evaluadas por el capacitador.* ***Frecuencia:*** *a. <u>Bimensual</u> – Para personal en general (según cronograma propuesto por la AEROCIVIL en radicado ANLA 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024)* *b. <u>Semestral</u> – Para representantes de aerolíneas de carga (periodicidad ajustada por la AEROCIVL mediante comunicación con radicado 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, en atención al requerimiento 72 del acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 509 del 12 de agosto de 2025).*					
Indicadores de la ficha del Plan de Manejo Ambiental						
Capacitación del 100% del personal vinculado al proyecto, contratistas y subcontratistas en temáticas específicas a los impactos del proyecto, cuidado, protección y uso sostenible	*I=<u>Número de trabajadores con proceso de socialización, capacitación inducción</u>* *Número de trabajadores vinculados al proyecto*100*					

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-04 Educación y capacitación ambiental al personal vinculado a la operación del proyecto***	
de los recursos naturales. y las prohibiciones asociadas a su labor respecto del contenido de la licencia ambiental del proyecto.	*Este indicador fue incluido y presentado por la AEROCIVIL mediante el radicado ANLA 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024, en atención a lo requerido por la ANLA en el subnumeral 18.4 del numeral 18 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y numeral 3 del requerimiento 22 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 y numeral 3 del requerimiento 29 del acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 550 del 5 de agosto de 2024:* *Ev=No de evaluaciones realizadas a los participantes* *No de trabajadores vinculados al proyecto*100*
Capacitación y/o socialización del personal representante de las aerolíneas de carga en cuanto a medidas y restricciones para cada fase del proyecto y a su vez de las modificaciones de Licencia Ambiental.	*Este indicador fue incluido y presentado por la AEROCIVIL mediante el radicado ANLA 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024, en atención a lo requerido por la ANLA el subnumeral 18.4 del numeral 18 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y numeral 3 del requerimiento 22 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023 y numeral 3 del requerimiento 29 del acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 550 del 5 de agosto de 2024:* *Soc=No de representantes capacitados* *No de aerolíneas de carga*100* • *100% - 81%: Desarrollo satisfactorio semestral.* • *80% - 61%: Desarrollo semestral medianamente satisfactorio* • *<60%: Desarrollo semestral no satisfactorio*
Análisis de cumplimiento de indicadores	
En lo que corresponde a la verificación del diligenciamiento de los indicadores definidos para esta ficha de manejo se tiene lo siguiente de acuerdo con el reporte realizado por la AEROCIVIL en el ICA 21 objeto de revisión en el presente seguimiento:	

Indicador	***Resultado de Verificación***
I=Número de trabajadores con proceso de socialización, capacitación inducción *Número de trabajadores vinculados al proyecto*100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador, tal y como se muestra en la imagen de la página 479 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *En lo que corresponde a este indicador de cumplimiento, se considera su adecuado diligenciamiento toda vez que, los soportes documentales sobre la ejecución de capacitaciones así lo confirman para el caso del valor 2690/2690. En lo que corresponde al valor 63/63 la AEROCIVIL aclara este corresponde al personal*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-04 Educación y capacitación ambiental al personal vinculado a la operación del proyecto***	
	vinculado al proyecto en proceso de inducción.
Ev=No de evaluaciones realizadas a los participantes *No de trabajadores vinculados al proyecto*100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador, tal y como se muestra en la imagen de la página 480 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Sobre este indicador de cumplimiento, no son claros sus valores cuantitativos, toda vez que no se indica si este es un valor resultante de la toma de una muestra representativa del universo de personas capacitadas; no se aclara si las evaluaciones fueron realizadas de manera individual o fueron aplicadas de manera grupal. Además, el valor asociado al número de trabajadores vinculados al proyecto no corresponde con el referido en el indicador I=Número de trabajadores con proceso de socialización, capacitación inducción/Número de trabajadores vinculados al proyecto*100, esto debido a que allí se relaciona un total de 2690 trabajadores vinculados al proyecto y en el presente indicador se menciona un valor de 220 trabajadores vinculados al proyecto.* *De acuerdo con lo anterior, dada la no claridad frente al reporte cuantitativo de este indicador se genera el respectivo requerimiento.*
Soc=No de representantes capacitados *No de aerolíneas de carga*100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador, tal y como se muestra en la imagen de la página 480 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Frente a este indicador, según lo soportes documentales verificados y contando con que la aerolínea SATENA es considerada una aerolínea de carga, se aclara que su reporte debió ser del 100%, no obstante, la AEROCIVIL no lo tuvo en cuenta de esta manera en el reporte realizado en el ICA 21, confirmando de esta manera que para el primer semestre de 2025 sí se dio cumplimiento a esta acción.*

Análisis de efectividad				
Nivel de Efectividad				***Consideraciones***
Medida	***SI***	***NO***	***N/A***	

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-04 Educación y capacitación ambiental al personal vinculado a la operación del proyecto***				
1	***X***			***Capacitaciones*** *En lo que corresponde a esta medida de manejo, la AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 correspondiente al periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025, reporta lo siguiente:* *<u>Personal General:</u>* *"(…) Durante el periodo de reporte del presente informe de cumplimiento ambiental se realizaron espacios de capacitación, socialización e inducción al personal vinculado al proyecto sobre temáticas ambientales dirigidas a las áreas a cargo de la UAEAC y contratistas de actividades de mantenimiento operativo. Ver **anexo 5. Gestión Social/ 2. Actividades sociales/ PGS 4.** (…)"* *<u>Representantes de Aerolíneas de Carga:</u>* *"(…) La socialización de la determinación de cálculos y parámetros del sistema de Cuota de Ruido (QC) en la Publicación de Información Aeronáutica para SKBO, en franjas horarias específicas y a operadores aéreos, está en proceso de coordinación con las entidades correspondientes. (…)"* *<u>Registro de Actividades:</u>* *"(…) Elregistrodeasistenciaasícomoeldebidoregistrofotográficoserelacionaenelactapresentadaparacadaespacio.Ver**anexo 5. Gestión Social/ 2. Actividades sociales/ PGS 4.** (…)"* *<u>Mecanismo de Evaluación:</u>* *"(…) En la mayoría de los casos, se ejecutó una evaluación que permitiría evaluar el conocimiento adquirido durante la socialización, charla o capacitación. Ver **anexo 5. Gestión Social/ 2. Actividades sociales/ PGS 4.** (…)"* *Respecto al reporte anterior, se verifica la ruta de anexos citada por la AEROCIVIL en donde se observan los soportes documentales que dejan evidencia del desarrollo de capacitaciones por parte de la AEROCIVIL dirigidas al personal en general que tiene relación con la operación y funcionamiento del Aeropuerto Internacional El Dorado:* ***<u>Personal en General</u>*** *(Ver tabla de las páginas 481 a 485 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *En lo que corresponde a esta acción referente al desarrollo de capacitaciones dirigidas a personal en general del Aeropuerto Internacional El Dorado que se encuentre vinculado laboralmente al proyecto, acerca de temáticas ambientales que involucren el licenciamiento ambiental vigente, de acuerdo con la tabla anterior es notorio que la AEROCIVIL para el primer semestre del año 2025, así como sus contratistas y comodatarios que hacen parte del funcionamiento y operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, efectuaron las actividades de capacitación aquí requeridas, resaltando que si bien esta obligación define que es una acción que debe desarrollarse con frecuencia bimensual (cada 2 meses), los*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-04 Educación y capacitación ambiental al personal vinculado a la operación del proyecto***				
				soportes documentales dan cuenta de que este tipo de actividades se dieron de manera mensual durante el periodo del ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025). Estos soportes incluyen actas que registran las actividades de capacitación y los temas allí abordados, así como registran la celebración de fechas especiales de carácter ambiental. De la misma manera, los soportes dejan ver registros de asistencia y fotográficos de sus participantes, así como en algunos de los casos es evidente la inclusión del material utilizado para la ejecución de la actividad como presentaciones proyectadas. ***Evaluaciones*** *En lo que corresponde a la aplicación de mecanismos de evaluación, se identificó que para las firmas Consorcio Pista El Dorado 2024 y Prados Verdes y el comodatario Ejército Nacional, fueron implementados mecanismos de evaluación escritos a los participantes de cada una de las actividades de capacitación que fueron desarrolladas identificando que en un alto porcentaje los asistentes fueron receptivos a la información que les fue suministrada, toda vez que las evaluaciones obtuvieron calificaciones positivas.* *No obstante, para el caso de los comodatarios Armada Nacional, CATAM, CIAC, CNA, DIRAN, si bien se verifican los soportes de ejecución de actividades de capacitación durante el primer semestre de 2025, en este caso no se hallan los soportes que demuestren la implementación de mecanismos de evaluación que permitan identificar el nivel de comprensión de los temas abordados, por lo cual es necesario que la AEROCIVIL presente los soportes pertinentes, generando ello el requerimiento respectivo.* ***<u>Representantes de Aerolíneas de Carga:</u>*** *(Ver tabla de la página 486 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *Sobre las actividades antes listadas se realizó la verificación de los soportes documentales que dejan ver el desarrollo de capacitaciones dirigidas a personal de la aerolínea SATENA durante el primer semestre de 2025. Al respecto, se aclara que, si bien la AEROCIVIL en su reporte a través del formato ICA 1a indica que las actividades de capacitación a representantes de aerolíneas de carga están en proceso de coordinación y programación, se identifica que dentro de los anexos incluidos en el ICA 21 se hallaron soportes que dejan ver el desarrollo de capacitaciones a personal de la aerolínea SATENA, la cual si bien está considerada como una aerolínea comercial de transporte de pasajeros, también se clasifica como una aerolínea de carga, por lo cual se validan estos soportes como parte del cumplimiento de esta medida específicamente en lo relacionado con acciones de capacitación dirigidas a representantes de aerolíneas de carga. Sin embargo, se hace observación a la AEROCIVIL, debido a que las aerolíneas de carga no se limitan únicamente a la firma SATENA, por lo tanto, se espera en próximos ICA contar con soportes que permiten observar que estas actividades de capacitación se dirigen además de SATENA a otras aerolíneas de carga.* ***Evaluaciones:*** *Con relación a este aspecto, en la documentación aportada por la AEROCIVIL y verificada, no se hallaron evidencias sobre la implementación de mecanismos de evaluación sobre las temáticas abordadas durante las capacitaciones dirigidas al personal de SATENA, motivando esto la generación del requerimiento correspondiente.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-PGS-04 Educación y capacitación ambiental al personal vinculado a la operación del proyecto***				
				Conclusión: *Respecto al cumplimiento de esta medida, es importante resaltar para el caso del personal en general, que fueron efectuados los procesos de capacitación incluso con una frecuencia mayor a la exigida en esta medida de manejo. Respecto a las acciones de capacitación dirigidas a representantes de aerolíneas de carga, igualmente se confirma que para el primer semestre de 2025 estas se desarrollaron. Sin embargo, en el caso de la implementación de mecanismos de evaluación sobre la comprensión de las temáticas abordadas en las capacitaciones, sólo se identifica que este aspecto se cumplió por parte de las firmas Consorcio Pista El Dorado 2024 y Prados Verdes y el comodatario Ejército Nacional, pero NO para el caso de los comodatarios Armada Nacional, CATAM, CNA, DIRAN y SATENA. Así las cosas, aunque no fueron aportados los soportes documentales que demuestren la implementación de evaluaciones a los comodatarios antes mencionados, se reconoce que la AEROCIVIL ha impartido a sus contratistas y comodatarios la importancia sobre el desarrollo de este tipo de actividades aportando ello al objetivo de esta medida y que corresponde a la prevención y mitigación de impactos ambientales que se identificó genera el proyecto durante su operación y funcionamiento, lo cual permite considerar el cumplimiento de esta medida para el presente periodo de seguimiento ambiental, aun cuando se genera requerimiento relacionado con soportes sobre la aplicación de evaluaciones durante las acciones de capacitación dirigidas a personal de comodatarios.*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***						
Impacto atendido	***Medidas de Manejo***	***Tipo de Medida***				***Hace parte de acuerdo de consulta***
		Prevención	***Mitigación***	***Corrección***	***Compensación***	***SI/NO***
Alteración a comunidades bovinas del municipio de Funza.	***Medida 1 Elaboración estudio de la posible influencia del ruido aeronáutico de la nueva condición de operación, sobre la productividad de la actividad ganadera*** *La Ficha de Seguimiento y Monitoreo "Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en zona rural del municipio de Funza" evaluara la posible relación entre la producción agropecuaria y los niveles de presión sonora generados por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado, de tal forma que se puedan controlar los posibles impactos en la producción agropecuaria del municipio de Funza. El alcance de esta ficha contempla el seguimiento al estado actual de los semovientes presentes en la zona, los resultados del*	***X***				***NO***

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***						
	estudio a desarrollar determinarán si existe o no una afectación, en caso de que las conclusiones del estudio arrojen impactos negativos se realizará seguimiento continuo al cumplimiento de las medidas de mitigación mediante la actualización de la ficha PSM-07-B, en caso de ausencia de impactos negativos se retirará la ficha del programa de Fauna y Flora. *La influencia directa del Aeropuerto Internacional El Dorado se extiende en dirección occidente sobre las veredas de Funza rural, las acciones del proyecto de afectación por ruido aeronáutico a las actividades ganaderas del municipio de Funza se encuentran sustentadas en los requerimientos consignados en la Resolución 1034 de 2015 y consecuentemente con la Resolución 1567 de 2015. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil estructuro una metodología preliminar, para la ejecución del estudio.* ***1.Identificación de predios y animales*** ***Predios**: Las fincas a estudiar pertenecerán a sistemas de lechería especializada y tendrán características similares en cuanto a nutrición y alimentación, manejo reproductivo y productivo, estrategias de control sanitario y uso de registros, además de las características similares del suelo.* ***Población animal:** Los predios involucrados contarán en su mayoría con vacas de la raza Holstein friesian. De esta población (5659 animales), se monitoreará una muestra tanto animales jóvenes como adultos.* ***2.Desarrollo de Monitoreos*** ***Monitoreo del ruido**: En cada uno de los predios seleccionados, se realizarán tres mediciones de 24 horas seguidas durante los meses de junio 2020, diciembre 2020 y febrero 2021. Además, se llevarán a cabo mediciones mensuales durante 7 meses realizando 5 mediciones de 6 horas en el horario de la mañana (4 – 10 am) y 5 mediciones de 6 horas en el horario de la tarde (1 – 7 pm), las mediciones serán intercaladas mensualmente en cada una de las fincas. Los niveles de ruido se medirán tanto en potrero como en la sala de ordeño, dichas mediciones se harán mediante el uso de sonómetros portátiles y fijos.* ***Monitoreo de variables productivas:** Todos los meses se registrará la información relacionada con variables de producción (litros de leche/vaca/día, ganancia de peso/día), reproducción (intervalo entre partos, no. De servicios/concepción, tasa de natalidad, intervalo entre*					

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***						
	servicios, tasa de natalidad), salud y comportamiento animal. ***Toma de muestras**: En cada finca se tomarán muestras de sangre completa, materia fecal y leche a un grupo de 20 animales durante cada una de las 10 visitas. En leche se determinará el recuento de células somáticas, UFC/ml, nitrógeno ureico en leche, % de sólidos totales, % de proteína, % de grasa y % de sólidos no grasos. En sangre completa se analizarán el hematocrito, relación neutrófilos/linfocitos, cortisol, glucosa y proteínas diferenciadas. En materia fecal se evaluará parásitos gastrointestinales, hepáticos y pulmonares.* ***Etograma:** Se realizará una etograma de presupuesto de tiempos para cada finca de los mismos animales que se les realizará el seguimiento de las variables en sangre y leche. Se filmarán y registrarán cada 15 minutos los comportamientos en la pradera y el ordeño durante 24 horas seguidas durante los meses de junio 2020, diciembre 2020 y febrero 2021.* ***3.Análisis estadístico*** ***Tamaño muestra:** El método para calcular el tamaño muestra a partir del número de sistemas productivos de ganadería de lechería especializada en el municipio de Funza (población), fue calcular el tamaño de muestra mínimo usando un intervalo de confianza (1-α) % con una precisión absoluta del 10%. Para todas las muestras se basó en una proporción esperada del 10% y un percentil de la distribución normal estándar Z α según las recomendaciones de Petrie y Watson, 2013. El nivel de confianza (1- α) fue para todas las muestras del 5%. El tamaño de la muestra se basa en el cálculo de una proporción (Machin et al, 1997) con diferentes grados de precisión. Para el diseño del muestreo se usó la fórmula:* $n = \left(\frac{z_{1-\alpha/2}}{e}\right)^2 P(1-p)$ $n_F = \frac{N_n}{N+n}$ *Donde P es la proporción esperada de la población, e es la precisión absoluta de un intervalo de confianza para la proporción y N es el tamaño de la población. Cabe resaltar que los tamaños resultantes siempre se multiplican por el efecto del diseño.* *Para este caso, teniendo en cuenta los datos del censo 2016 de los predios realizado por la Alcaldía de Funza, se obtuvo un total de 135 predios ganaderos en las veredas del municipio, con una precisión de 90% y una confianza*					

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***						
	del α =95%. Se obtuvo una muestra de 18 predios a evaluar dentro de la cual se deben incluir predios controles y predios afectados por el ruido. ***Análisis univariante:*** *Se realizará el análisis descriptivo de cada una de las variables y se hará la correspondiente prueba de normalidad para conocer si se cumple el supuesto de normalidad de los datos. Posteriormente se realizarán las correspondientes comparaciones (t student para muestras independientes o Mann Whitney) entre las fincas afectadas con ruido aeronáutico y las fincas controles. Las variables cualitativas se analizarán con estadística descriptiva y se realizarán correlaciones con el estadístico chi cuadrado. El análisis de las variables cuantitativas se realizará por medio de modelos mixtos generalizados (modelo de medidas repetidas) donde se evaluarán los factores ruido (con o sin ruido), jornada (mañana y tarde) y temporada de actividad aeronáutica.* ***Análisis multivariante:*** *Se realizarán regresiones multivariadas teniendo como variable dependiente los litros de leche, donde se ajustará un modelo para explicar cómo varía la producción de leche en relación con el ruido y las variables cuantitativas que aporten al modelo. Se agruparán las fincas evaluadas por medio de un análisis clúster o análisis de conglomerados, identificando los grupos de fincas que realmente están siendo afectadas por la variable ruido aeronáutico. Además, se analizará si el ruido aeronáutico es un factor de riesgo para la presentación de eventos en salud animal (mastitis, desbalance nutricional, estrés crónico, vaca repetidora entre otros) a través del uso de una regresión logística multivariada.* ***Análisis de datos:*** *Se usarán los programas Excel, SAS y SPSS para el ordenamiento y análisis de la información colectada.*					
	Medida 2 Socialización de proyecto y resultados parciales y finales. *Se desarrollará un programa de socialización dirigido a las comunidades de influencia del proyecto, líderes comunitarios, juntas de acción comunal, autoridades municipales y autoridades ambientales competentes, donde se presentarán las actividades a desarrollar, así como los resultados parciales y finales del estudio. Este programa constará de por lo menos dos (2) presentaciones en donde se convocará la comunidad del área de influencia directa e indirecta.*	***X***				***NO***

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***						
	Como componente fundamental de cada proyecto a desarrollar en áreas o ecosistemas de interés público, la vinculación de las comunidades de influencia mediante un plan de socialización de proyecto debe estar siempre inmersa en el cronograma. El proceso de socialización proporcionara a las comunidades de interés las herramientas necesarias para participar activamente en la ejecución del proyecto bajo los lineamientos establecidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil UAEAC. De esta forma el programa traerá consigo diferentes beneficios que facilitan la obtención de los resultados deseados, entre los cuales tenemos: • *Entrega una percepción clara del Proyecto a ejecutar.* • *Inclusión activa de partes externas interesadas.* • *Claridad en las expectativas respecto al logro de los objetivos.* • *Facilita el intercambio de información.* • *Contribuye a generar confianza entre las partes interesadas y reguladoras* *Se destaca que, una vez finalizado el proyecto piloto, se implementará el estudio de la posible influencia del ruido aeronáutico sobre la productividad de la actividad ganadera en el municipio de Funza, y una vez finalizado dicho estudio en caso de encontrar correlaciones estadísticamente significativas entre la intensidad del ruido aeronáutico y una reducción en la productividad ganadera, se plantearán las medidas para el manejo de los impactos asociados a la operación.*					

Respecto a los ajustes requeridos a esta Ficha de manejo producto de la modificación de la Licencia Ambiental solicitada por la AEROCIIVL y definida por la ANLA mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, es importante tener en cuenta que, los siguientes son los ajustes que se encuentran pendientes de atención e inclusión por parte de la AEROCIVIL en esta ficha de manejo, así:

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021:

Las obligaciones asociadas a ajustes de la presente Ficha de manejo y establecidas en el numeral 17 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, fueron verificadas en seguimiento ambiental realizado al expediente LAM0209 en el año 2025 registrado en el Concepto Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025 acogido por Acta 509 del 12 de agosto de 2025, sin embargo, para esa ocasión no fueron hallados soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación, motivando esto su reiteración a través del requerimiento 73 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, como se muestra a continuación:

Acta 509 del 12 de agosto de 2025:

> *"(…)* ***Requerimiento 73****: Ajustar la Ficha de manejo PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en zona rural del municipio de Funza, en el sentido de ajustar el*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***
cronograma aclarando el tiempo de desarrollo del estudio piloto e incluyendo la información de desarrollo del estudio como tal, de manera que se incluyan las actividades a llevarse a cabo. *Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 17.5 del numeral 17 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, numeral 2 del requerimiento 23 del Acta 888 de 6 de diciembre de 2023 y numeral 2 del requerimiento 30 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 (…)"* *Al respecto en el presente seguimiento ambiental, en verificación de la documentación que reposa en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA de esta Autoridad para el expediente LAM0209, si bien la AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, no se halló en ninguno de estos información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación, por lo tanto, el ajuste requerido para esta ficha asociado al cronograma de actividades, continúa pendiente. El detalle de las consideraciones sobre este aspecto se encuentra en el aparte de cumplimiento de actos administrativos "Acta 509 del 12 de agosto de 2025".*
Indicadores de la ficha del Plan de Manejo Ambiental

Desarrollo total del proyecto piloto de afectación sobre la actividad ganadera en la zona rural del municipio de Funza. En un periodo máximo de 12 meses (DP)	*DP=% ejecución del proyecto* • *Valor= 100% Desarrollo satisfactorio* • *Valor<100% Desarrollo insuficiente*
Socialización de resultados (informes) parciales y final del estudio, semestralmente (SI)	*SI= Número de socializaciones realizadas / Número de socializaciones programadas*100*
Implementación de un estudio de la posible influencia del ruido aeronáutico sobre la productividad de la actividad ganadera en el municipio de Funza (EF)	*EF=% ejecución del estudio*
Implementación de medidas de manejo para la influencia del ruido aeronáutico sobre la productividad de la actividad ganadera en el municipio de Funza (MA) *Valor aceptable: Superior al 90%*	*MA= Medidas de manejo implementadas / Número total de medidas de manejo planteadas en los estudios*100* **Este indicador será evaluado únicamente en el escenario donde se compruebe la influencia del ruido aeronáutico sobre la productividad de la actividad ganadera en el municipio de Funza*

Análisis de cumplimiento de indicadores

En lo que corresponde a la verificación del diligenciamiento de los indicadores definidos para esta ficha de manejo se tiene lo siguiente de acuerdo con el reporte realizado por la AEROCIVIL en el ICA 21 objeto de revisión en el presente seguimiento:

Indicador	***Resultado de Verificación***
DP=% ejecución del proyecto *Valor= 100% Desarrollo satisfactorio* *Valor<100% Desarrollo insuficiente*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador, tal y como se muestra en la imagen de la página 492 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***	
	En lo que corresponde a este indicador, se considera correcto su diligenciamiento teniendo en cuenta que la AEROCIVIL aun cuenta con pendiente de complemento del estudio, en el sentido de incluir un grupo de control de bovinos que no tenga la influencia del ruido de las aeronaves, es decir se encuentren fuera del área de influencia del aeropuerto con el fin de tener un sitio de referencia para correlacionar información. Adicionalmente, en soporte presentado por la AEROCIVIL en ICA 21 y que corresponde a acta fechada el 21 de febrero de 2021 que registra socialización ante el Comité Para el Estudio y Análisis de los Impactos Generados por el Aeropuerto Internacional el Dorado, acerca del estudio sobre la posible influencia del ruido aeronáutico de la nueva condición de operación, en la productividad de la actividad ganadera del área de influencia del proyecto en el municipio de Funza, la AEROCIVIL informó sobre la posibilidad de dar apertura a una segunda fase del estudio.
SI= Número de socializaciones realizadas *Número de socializaciones programadas*100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador, tal y como se muestra en la imagen de la página 492 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *Con relación a este indicador, si bien su resultado muestra un cumplimiento del 100%, la fórmula matemática de este no se encuentra diligenciada, por lo tanto, no es claro el origen del resultado. En ese sentido la AEROCIVIL debe presentar el indicador diligenciado de manera adecuada, por lo cual se genera el respectivo requerimiento.*
EF=% ejecución del estudio	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador, tal y como se muestra en la imagen de la página 492 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *Frente al diligenciamiento de este indicador, en primer lugar, se tiene que su fórmula no se encuentra diligenciada, por lo tanto, el reporte de un 100% de cumplimiento no es claro frente a su origen.* *Asimismo, el porcentaje de avance del estudio no puede referir un 100% de ejecución, esto debido a que el estudio aun cuenta con pendiente de complemento del estudio, en el sentido de incluir un grupo de control de bovinos que no tenga la influencia del ruido de las aeronaves, es decir se encuentren fuera del área de influencia del aeropuerto con el fin de tener un sitio de referencia para correlacionar información.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***	
	Adicionalmente, en soporte presentado por la AEROCIVIL en ICA 21 y que corresponde a acta fechada el 21 de febrero de 2021 que registra socialización ante el Comité Para el Estudio y Análisis de los Impactos Generados por el Aeropuerto Internacional el Dorado, acerca del estudio sobre la posible influencia del ruido aeronáutico de la nueva condición de operación, en la productividad de la actividad ganadera del área de influencia del proyecto en el municipio de Funza, la AEROCIVIL informó sobre la posibilidad de dar apertura a una segunda fase del estudio. *De acuerdo con lo anterior, la AEROCIVIL debe presentar el diligenciamiento del indicador de manera completa y acorde con el avance real del estudio, por lo cual se genera el respectivo requerimiento.*
MA= <u>Medidas de manejo implementadas</u> *Número total de medidas de manejo planteadas en los estudios*100*	***ICA 21 – periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025*** *La AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 reporta el cumplimiento de este indicador, tal y como se muestra en la imagen de la página 493 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *Este indicador es diligenciado por la AEROCIVIL con no aplicabilidad para el periodo del ICA 21, aspecto con el cual, si bien esta Autoridad se encuentra de acuerdo, la AEROCIVIL justifica su no aplicabilidad de la siguiente manera en formato ICA 1a incluido en el ICA 21:* *"(…)* *El estudio concluyó que las condiciones de las actividades de producción lechera, en las diferentes fincas de análisis, las cuales incluyen actividades específicas de ordeño y de pastoreo de los bovinos, bajo la evaluación de los aportes de presión sonora promedio de los pasos específicos y monitoreados y, la variabilidad de los mismos, no presentan una correlación con las categorizaciones de producción obtenidas de acuerdo con el tipo de ordeño desarrollado. (…)"* *Frente a lo anterior, esta Autoridad considera no aceptar tal justificación, debido a que, dado que el estudio cuenta con ausencia de complemento sobre la inclusión de un grupo de control dentro del municipio de Funza, pero fuera del área de influencia del proyecto, que no se encuentre sometido a las mismas condiciones de presión sonora con que cuentan los grupos de semovientes incluidos en el estudio piloto.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***				
				Por lo tanto, hasta que este elemento de análisis no sea incluido no es posible contar con conclusiones determinantes ni finales frente a la incidencia o no de la presión sonora generada por la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado en la actividad económica asociada a producción lechera en el área de influencia del proyecto en jurisdicción del municipio de Funza.
Análisis de efectividad				
Nivel de Efectividad				***Consideraciones***
Medida	***SI***	***NO***	***N/A***	
1		***X***		*En lo que corresponde a esta medida de manejo, la AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 correspondiente al periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025 hace el siguiente reporte:* *"(…) Mediante el Radicado No. 2023066913-1-000 del 30 de marzo del 2023, se presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental No. 16 para el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, el que reporta las actividades del proyecto durante el periodo comprendido entre el 1 de julio al 31 de diciembre de l2022. Donde el informe contiene el estudio que tiene como objeto la evaluación de la posible influencia del ruido aeronáutico en las actividades agropecuarias de la zona rural del municipio de Funza, se da respuesta a este requerimiento en el numeral 5.3 "Predios seleccionados y animales en estudio". Mediante radicado ANLA N°. 2022044998-1-000, la Aeronáutica Civil presentó el estudio ante esta autoridad ambiental.* *Los soportes de la información se consignan el* ***ICA16 radicado ANLA No 2022044998-1-000 de marzo del 2023 en la carpeta Anexo 6. Gestión Legal.*** *(…)"* *"(…)* *Mediante el Radicado No. 2023066913-1-000 del 30 de marzo del 2023, se presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental No.16 para el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, el que reporta las actividades del proyecto durante el periodo comprendido entre el 1 de julio al 31 de diciembre del 2022. Donde el informe contiene el capítulo 8 "FASE 3: Trabajo en campo, registro de datos y análisis de sonido", se expone la ubicación de las estaciones de monitoreos de presión sonora dentro de las fincas seleccionadas del área de estudio, en el capítulo 9 "Monitoreos de los niveles de presión sonora" se evidencian los resultados obtenidos durante las jornadas de monitoreo 24 horas para las áreas de estudio. Las mediciones de niveles de presión sonora fueron realizadas por el laboratorio K2–INGENIERÍA, el cual cuenta con acreditación vigente. Los soportes de la información se consignan el* ***ICA 16 radicado ANLA N° 2022044998-1-000 de marzo del 2023 en la carpeta Anexo 6. Gestión Legal.*** *(…)"* *"(…)*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***				
				*Mediante el Radicado No. 2023066913-1-000 del 30 de marzo del 2023, se presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental No. 16 para el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, el que reporta las actividades del proyecto durante el periodo comprendido entre el 1 de julio al 31 de diciembre del 2022. Donde el informe contiene La descripción metodológica para la toma de muestras de los individuos bovinos se expone en el numeral 5.4."Toma de muestras". Los resultados obtenidos a partir de estas muestras se evidencian en el numeral 6."Trabajo en campo, resultados de laboratorio, hallazgos identificados en los predios seleccionados y registro de datos**".** Los soportes de la información se consignan el **ICA 16 radicado ANLA N° 2022044998-1-000 de marzo del 2023 en la carpeta Anexo 6. Gestión Legal.** (…)”* *“(…)* *La Aeronáutica Civil remitía a ANLA las etogramas del estudio mediante radicado ANLA N°.2022044998-1-000. Dentro del estudio se observó que la operación del aeropuerto aumento a partir del 01 de noviembre encontrando una mayor actividad en el paso de aviones, cabe señalar que algunos de los predios seleccionados se encuentran en cercanía con la pista sur, lo que permite percibir no solo el vuelo del avión sino también el despegue, el encendido de las turbinas al analizar los etogramas se pudo observar que no se demuestran cambios notorios que representen una señal de estrés, por el contrario, los animales continúan con las actividades que están realizando al momento de generarse cualquiera de estas actividades. (…)”* *“(…)* *Mediante el Radicado No. 2023066913-1-000 del 30 de marzo del 2023, se presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental No.16 para el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, el que reporta las actividades del proyecto durante el periodo comprendido entre el 1 de julio al 31 de diciembre del 2022. Donde el informe contiene, Dentro del numeral 5.3 "Predios seleccionados y animales en estudio", se describe la metodología utilizada para determinar el tamaño de muestra que se utilizó dentro del estudio, además, se describen todas las variables utilizadas y análisis univariables y multivariables. Los soportes de la información se consignan el **ICA 16 radicado ANLA N° 2022044998-1-000 de marzo del 2023 en la carpeta Anexo 6. Gestión Legal.** (…)”* *“(…)* *La Aeronáutica Civil remitió a ANLA los soportes relacionados con los programas de análisis de información utilizados en el estudio mediante radicado ANLA N°. 2022044998-1-000.* *Los soportes de la información se consigna el **ICA 16 radicado ANLA N° 2022044998-1-000 de marzo del 2023 en la carpeta Anexo 6. Gestión Legal.** (…)”* *Sobre el reporte anterior, es necesario resaltar que este corresponde al mismo reporte realizado por el titular de la licencia ambiental a través de los ICA 19 (periodo 1 de enero*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***				
				al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2024) y que igualmente es información que la AEROCIVIL ya había reportado en radicados anteriores, aspecto que fue expuesto por esta Autoridad en seguimiento adelantado al proyecto en el año 2025 registrado en concepto técnico No 6082 del 4 de agosto de 2025 acogido por acta 509 del 12 de agosto de 2025, así: *"(…) Frente a este reporte realizado por la AEROCIVIL mediante los ICA 19 y 20, corresponde a información que ya fue verificada por esta Autoridad en seguimiento ambiental realizado al expediente LAM0209 en el año 2022, con registro en concepto técnico de seguimiento ambiental No 5211 del 31 de agosto de 2022 acogido por el acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 562 del 31 de agosto de 2022 en el marco de la atención al requerimiento 79 del acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 473 del 5 de octubre de 2021(…)"* *Asimismo y con el fin de contar con mayor claridad respecto a la trazabilidad de la atención a esta obligación, en el seguimiento ambiental adelantado al expediente LAM0209 en el año 2025, fue descrita de manera cronológica la atención que ha dado la AEROCIVIL a esta obligación, así como se advirtió al titular de la licencia ambiental no reiterar en la presentación de información que en anteriores ocasiones ya había radicado y que ya había sido verificada por esta Autoridad en seguimientos anteriores. No obstante, esta condición es repetitiva por parte de la AEROCIVIL.* *Con la claridad y consideración antes descritas frente a la información reportada por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025), es evidente que la AEROCIVIL a través de ese documento no aportó soportes documentales diferentes que permitan dar cuenta del complemento al documento denominado "Estudio Agropecuario Zona Rural Municipio de Funza" presentado por esa entidad a esta Autoridad mediante el radicado 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022 en el sentido de incluir en el estudio piloto de un grupo de control de bovinos que no tenga la influencia del ruido de las aeronaves, es decir se encuentren fuera del área de influencia del aeropuerto con el fin de tener un sitio de referencia para correlacionar información.* *Ahora bien, teniendo en cuenta que, en seguimiento ambiental adelantado al proyecto en el año 2025 como ya fue descrito y en el cual se identificó ausencia de información sobre la inclusión en el estudio piloto de un grupo de control de bovinos que no tenga la influencia del ruido de las aeronaves, es decir se encuentren fuera del área de influencia del aeropuerto con el fin de tener un sitio de referencia para correlacionar información, se estableció el siguiente requerimiento a través del* ***Acta 509 del 12 de agosto de 2025****:* *"(…)* ***REQUERIMIENTOS REITERADOS:*** *Reiterar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE 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: (…)"* *"(…)* ***Requerimiento 74****: Presentar soportes de cumplimiento relacionados con la realización de un estudio que determine el impacto del ruido aeronáutico causado por la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, sobre las actividades*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***				
				agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, teniendo en cuenta que deberá identificar áreas de producción ganadera dentro del municipio de Funza que no tengan la influencia del ruido de las aeronaves, es decir se encuentren fuera del área de influencia del aeropuerto con el fin de tener un sitio de referencia para correlacionar información. *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS-02 Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, numeral 2 artículo segundo de la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, literal b del numeral 48 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, requerimiento 40 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 31 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y requerimiento 54 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 (…)"* *Sin embargo, en verificación de la información presentada por la AEROCIVIL en repuesta a los requerimientos establecidos mediante acta 509 del 12 de agosto de 2025 a través de las comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 no se halló información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación, tal como se indica a continuación:* ***Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 74 del acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 74 del acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 72 pasa a la respuesta del requerimiento 75 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025*** *Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a ficha de seguimiento y monitoreo del medo abiótico específicamente del programa "Implementación de obras menores y de infraestructura", más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 74 del acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 70 pasa a la respuesta del requerimiento 91 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***				
				Sobre lo anterior, específicamente en el requerimiento 73 del acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito. *Así las cosas, teniendo en cuenta que, la AEROCIVIL aún no aporta información sobre la inclusión de un grupo de control que no se encuentre expuesto a presión sonora, esto con el objetivo de lograr hacer la comparación y correlacionar la información con el grupo de bovinos ya identificados y que hicieron parte del avance del estudio piloto, se reitera el incumplimiento de esta medida, pues mientras la AEROCIVIL no presente información asociada a la identificación de áreas de producción ganadera dentro del municipio de Funza que no tengan la influencia del ruido de las aeronaves y que actúen como referencia respecto a los grupos de producción lechera identificados dentro del área de influencia del proyecto para determinar la existencia o no de impactos sobre esa actividad económica y la necesidad o no de establecer medidas para la atención de impactos en caso de identificarlos, no se considerará su cumplimiento.* *Finalmente, es importante tener en cuenta que respecto a las presuntas afectaciones a la actividad económica asociada a la producción lechera en el área de influencia del proyecto en jurisdicción del municipio de Funza, tal como se menciona en los numerales 3.4.4 Estado de avance del medio socioeconómico; 6.2.4.2 Ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación (medida de manejo "Recepción y Atención de PQRS") y 11 "Otras Consideraciones" del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026, para este periodo de seguimiento no se reportan PQRSD asociadas a la afectación de algún tipo de actividad económica en el área de influencia del proyecto.*
2		***X***		*En lo que corresponde a esta medida de manejo, la AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 correspondiente al periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025 hace el siguiente reporte:* *"(…) Mediante el Radicado No. 2023066913-1-000 del 30 de marzo del 2023, se presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental No.16 para el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, el que reporta las actividades del proyecto durante el periodo comprendido entre el 1 de julio al 31 de diciembre del 2022. Donde el informe contiene, que la Aeronáutica Civil realizó socialización de los resultados obtenidos del estudio de ruido relacionado con las actividades agropecuarias en Funza el día 10 de diciembre de 2021, los soportes correspondientes a invitaciones tanto a entes territoriales como a la comunidad, así como el acta de reunión, pueden ser consultadas en el Los soportes de la información se consignan el* ***ICA 16 radicado ANLA N° 2022044998-1-000 de marzo del 2023 en la carpeta Anexo 6.GestiónLegal****. (…)"* *Sobre el reporte anterior, es necesario resaltar que, de la misma manera que la medida anterior, este corresponde al mismo realizado por el titular de la licencia ambiental a través de los ICA 19 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2024) y que igualmente es información que la AEROCIVIL ya había reportado en radicados anteriores, aspecto que fue expuesto por esta Autoridad en seguimiento adelantado al proyecto en el año 2025 registrado en concepto técnico No 6082 del 4 de agosto de 2025 acogido por acta 509 del 12 de agosto de 2025, así:* *"(…) Frente a este reporte realizado por la AEROCIVIL mediante los ICA 19 y 20, es de resaltar que, la información ya fue verificada por esta Autoridad en seguimiento ambiental realizado al expediente LAM0209 en el año 2023, registrado en concepto técnico de seguimiento ambiental No 8622 del 6 de*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***				
				diciembre de 2023 acogido por el acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 888 del 6 de diciembre de 2023 (…)” *Asimismo y con el fin de contar con mayor claridad respecto a la trazabilidad de la atención a esta obligación, en el seguimiento ambiental adelantado al expediente LAM0209 en el año 2025, fue descrita de manera cronológica la atención que ha dado la AEROCIVIL a esta obligación, así como se advirtió al titular de la licencia ambiental no reiterar en la presentación de información que en anteriores ocasiones ya había radicado y que ya había sido verificada por esta Autoridad en seguimientos anteriores. No obstante, esta condición es repetitiva por parte de la AEROCIVIL.* *Con la claridad y consideración antes descritas frente a la información reportada por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a incluido en el ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025), es evidente que la AEROCIVIL a través de ese documento no aportó soportes documentales diferentes que brinden atención a esta obligación.* *Ahora, consecuencia de la identificación de no entrega de información que diera cuenta del cumplimiento de esta obligación en seguimiento al proyecto realizado en el año 2025, fue generado el siguiente requerimiento a través del **Acta 509 del 12 de agosto de 2025**:* *“(…) **REQUERIMIENTOS REITERADOS:*** *Reiterar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE 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: (…)”* *“(…) **Requerimiento 75**: Presentar la siguiente información en atención a la Ficha de manejo PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza:* *1. Los soportes documentales que demuestren el desarrollo de un programa de socialización dirigido a las comunidades del área de influencia del proyecto, líderes comunitarios, juntas de acción comunal, autoridades municipales y autoridades ambientales competentes, donde se presentarán las actividades a desarrollar, así como los resultados parciales y finales del estudio sobre la posible influencia del ruido aeronáutico de la nueva condición de operación, en la productividad de la actividad ganadera del área de influencia del proyecto en el municipio de Funza.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 1 del requerimiento 66 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y numeral 1 del requerimiento 55 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 (…)”* *Sobre el anterior, la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025 brinda respuesta parcial a los requerimientos establecidos por esta Autoridad a través del acta 509 del 12 de agosto de 2025, es así como respecto a este requerimiento indica lo siguiente:* *“(…)*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***				
				Respuesta: *Teniendo en cuenta la posible influencia del ruido aeronáutico de las condiciones de operación, en la productividad de la actividad ganadera del área de influencia del proyecto, se realiza un estudio de impacto ganadero, dicho estudio fue socializado con la comunidad y fue entregado al señor Jairo Espinosa con e fin de cumplir el compromiso pactado anteriormente. Como se presenta en los soportes adjuntos, el estudio se desarrolló en la zona rural del municipio de Funza (Cundinamarca), dentro del área de influencia de la pista sur del Aeropuerto Internacional El Dorado Se seleccionaron dieciocho (18) fincas lecheras representativas de la zona, con distintos sistemas de ordeño (manual, mecánico y cerrado). Se emplearon sonómetros de precisión clase 1, calibrados antes y después de cada jornada instalados a la altura del sistema auditivo d los bovinos.* *Se tomaron como unidades de muestreo vacas productoras de leche manteniendo sus rutinas normales. Finalmente, en cuanto a los resultados obtenidos, si bien se confirma la presencia de ruido y la percepción de este durante las mediciones, no se evidenciaron alteraciones significativas en el comportamiento de los bovinos ni manifestaciones de estrés atribuibles a la exposición acústica. Las conductas de alimentación, descanso y desplazamiento se mantuvieron dentro de los parámetros normales. Los soportes de estas reuniones, así como la entrega del estudio se relacionan en el anexo* ***REQ. 75.1.*** *(…)"* *Sobre el reporte anterior, se verifica el anexo referido por la AEROCIVIL encontrando la siguiente información:* - *<u>Archivo pdf "140421_SOC_EST_GAN_FUN":</u> Este archivo corresponde a un acta fechada el 14 de abril de 2021, cuyo <u>tema de reunión</u> refiere "Estudio de la posible influencia del ruido aeronáutico producido por las operaciones del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre la productividad ganadera del municipio de Funza (Cundinamarca)" y su <u>objetivo</u> indica "Socializar los resultados técnicos, metodológicos y conclusiones del Estudio Ganadero, cuyo propósito fue evaluar la posible influencia del ruido aeronáutico generado por las operaciones del Aeropuerto El Dorado sobre la productividad lechera, reproductiva y de bienestar animal en el municipio de Funza, dando cumplimiento a la Resolución 1034 de 2015 de la ANLA"* *El registro del acta permite identificar que los temas tratados durante esta actividad correspondieron a los siguientes:* *"(…) Se expone que el estudio contempló la evaluación de 18 predios ganaderos ubicados en la zona rural de Funza, cercanos a la pista sur del Aeropuerto El Dorado. La selección se basó en criterios técnicos de representatividad, tamaño, trayectoria y altura de las operaciones aéreas en relación con las fincas.* *Durante el proceso se realizaron mediciones de niveles de presión sonora (Leq) en actividades de ordeño y pastoreo, utilizando sonómetros tipo 1 con calibración vigente, bajo los lineamientos de la norma ISO 9613. De forma paralela se recopilaron variables productivas y sanitarias como la producción lechera promedio, fertilidad, condición corporal, presencia de mastitis, intervalos entre partos y bienestar animal.*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***				
				El análisis de datos integró componentes estadísticos, correlaciones entre las variables acústicas y productivas, y observaciones de campo sobre el comportamiento animal durante los pasos de aeronaves. Evaluación de 18 predios seleccionados con actividad ganadera lechera en Funza. • *Registro de variables productivas (producción diaria, fertilidad, condición corporal, mastitis, bienestar animal).* • *Monitoreo de niveles de presión sonora (Leq) en actividades de ordeño y pastoreo.* • *Correlación estadística entre los niveles de ruido aeronáutico y las variables productivas.* *Es así que, los registros de presión sonora oscilaron entre 55 y 88 dB, dependiendo de la ubicación de la finca y la actividad observada. Las diferencias entre los niveles medidos con y sin el paso de aeronaves fueron mínimas y no representaron cambios significativos en el ambiente acústico general.* *El análisis estadístico determinó que no existe una correlación directa entre los niveles de ruido aeronáutico y la reducción en la productividad lechera. Por el contrario, los principales factores que afectan la producción están asociados a condiciones sanitarias, rutinas de ordeño, calidad del agua y manejo animal.* *Adicionalmente, se observó que el ordeño mecánico incrementa la producción en aproximadamente 113 litros, en comparación con el ordeño manual, debido a una mayor eficiencia operativa. Los bovinos no presentaron alteraciones conductuales ni signos de estrés durante el paso de aeronaves, manteniendo comportamientos normales de pastoreo y rumia.* *Parte de las conclusiones socializadas, se resalta que el estudio demuestra que el ruido aeronáutico generado por las operaciones del Aeropuerto Internacional El Dorado no tiene una influencia significativa ni negativa sobre la productividad ganadera en el municipio de Funza. Las variaciones observadas en la producción se relacionan principalmente con aspectos sanitarios (mastitis, parasitosis, cojeras) y de manejo (prácticas de ordeño, asepsia, suministro de agua y condiciones de infraestructura).* *Se concluye además que los niveles de presión sonora registrados se mantienen dentro de los rangos permisibles para ambientes rurales, y que las actividades ganaderas no presentan alteraciones fisiológicas o de comportamiento atribuibles al ruido de las aeronaves.* *Desde el equipo técnico recomienda fortalecer las buenas prácticas ganaderas, especialmente en los procesos de ordeño, higiene de equipos y control de mastitis. (…)”* *Además de lo anterior, este soporte incluye registros fotográficos que dan cuenta de que la reunión se dio de manera virtual a través de la plataforma ZOOM y fue dirigida al Comité Municipal para el Estudio y Análisis de los Impactos Generados por el Funcionamiento del Aeropuerto Internacional el Dorado en el Municipio de Funza – Cundinamarca”, siendo*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***				
				este un grupo específico conformado por el Municipio de Funza a través del Decreto Municipal 048 del13 de noviembre del 2024 el cual derogó el Decreto Municipal No 031 del 20 de mayo de 2011 y denominándolo "Comité Municipal para el Estudio y Análisis de los Impactos Generados por el Funcionamiento del Aeropuerto Internacional el Dorado en el Municipio de Funza – Cundinamarca" - *Archivo pdf "180821_SOPORTE_ENVIO_EST_GAN_FUN": Corresponde a correos electrónicos fechados los días 2 y 18 de agosto de 2021, dirigidos por parte de la gestión social de la AEROCIVIL al presidente de la Junta de Acción Comunal – JAC de la vereda La Florida del municipio de Funza, a través de los cuales fue enviado el informe elaborado por parte de la firma "Ecodes Proyectamos" respecto a estudio ganadero para determinar la incidencia del ruido aeronáutico sobre la productividad ganadera en la zona rural del Municipio de Funza. En correo del 18 de agosto de 2021, la AEROCIVIL indica al destinatario que está pendiente la socialización de este estudio tanto para él como para la comunidad que representa y que estarán estructurando las fechas para la programación de la actividad.* - *Archivo pdf "210225_ACT_SOC_ESTD_GAN_FUN": Este archivo contiene acta fechada el 21 de febrero de 2021 observando que este corresponde a un registro propio de la Alcaldía Municipal de Funza. Allí mismo, indica que la actividad llevada a cabo se denomina "Primer Comité Para el Estudio y Análisis de los Impactos Generados por el Aeropuerto Internacional el Dorado", liderada por la Secretaría de Ambiente y Bienestar Animal del Municipio de Funza, en la cual fueron tratados temas propios del municipio que no hacen parte del licenciamiento ambiental del proyecto, así como la AEROCIVIL tuvo un espacio de participación para socializar aspectos relevantes del estudio sobre la posible influencia del ruido aeronáutico en la productividad de la actividad ganadera del área rural del municipio. En este registro, se observa que durante el espacio se trató tema asociado a una* ***segunda fase*** *del estudio sobre la posible influencia del ruido aeronáutico de la nueva condición de operación, en la productividad de la actividad ganadera del área de influencia del proyecto en el municipio de Funza.* *(Ver imagen de la página 501 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* - *Archivo pdf "240421_Entre_Estu_Gana_Fun": Archivo que contiene acta fechada el 27 de mayo de 2021, la cual registra por parte de la AEROCIVIL la entrega física al presidente de la JAC de la vereda La Florida, del informe elaborado por parte de la firma "Ecodes Proyectamos" respecto a estudio ganadero para determinar la incidencia del ruido aeronáutico sobre la productividad ganadera en la zona rural del Municipio de Funza, el cual había sido entregado previamente vía correo electrónico.* - *Archivo pdf "270521_SOP_DOC_ENTREG_ESTUD_COMIT_AEROP_FUN": Contiene acta (manuscrita) fechada el 27 de mayo de 2021, en la cual la AEROCIVIL registra entrega física al presidente de la JAC de la vereda La Florida y funcionaria de la Secretaría de Desarrollo Económico de la Alcaldía de Funza, del informe elaborado por parte de la firma "Ecodes Proyectamos" respecto a estudio ganadero para determinar la incidencia del ruido aeronáutico sobre la productividad ganadera en la zona rural del Municipio de Funza, el cual había sido entregado previamente vía correo electrónico.*

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***				
				- *Archivo pdf "270521_SOP_ENTREG_ESTUD_COMIT_AEROP_FUN": Contiene acta (digital) fechada el 27 de mayo de 2021, en la cual la AEROCIVIL registra entrega física al presidente de la JAC de la vereda La Florida y funcionaria de la Secretaría de Desarrollo Económico de la Alcaldía de Funza, del informe elaborado por parte de la firma "Ecodes Proyectamos" respecto a estudio ganadero para determinar la incidencia del ruido aeronáutico sobre la productividad ganadera en la zona rural del Municipio de Funza, el cual había sido entregado previamente vía correo electrónico.* - *Archivo pdf "Acta de reunión – ganadero": Este archivo corresponde al mismo anterior.* - *Archivo "Presentación Ejecutiva – Estudio Ganadero": Corresponde a presentación que fue proyectada por parte de la AEROCIVIL durante reunión realizada el día 14 de abril de 2021, dirigida dirigida al "Comité Municipal para el Estudio y Análisis de los Impactos Generados por el Funcionamiento del Aeropuerto Internacional el Dorado en el Municipio de Funza – Cundinamarca" y que fue registrada en el archivo pdf "140421_SOC_EST_GAN_FUN" antes citado.* *Como conclusión de los archivos listados y verificados anteriormente, se tiene las siguientes observaciones:* - *En primer lugar, se tiene que la información que fue dispuesta por parte de la AEROCIVL en conocimiento de los grupos de valor del área de influencia del municipio de Funza en el año 2021 se limitó a ser divulgada únicamente al "Comité Municipal para el Estudio y Análisis de los Impactos Generados por el Funcionamiento del Aeropuerto Internacional El Dorado en el Municipio de Funza – Cundinamarca" dentro del cual participa la Administración Municipal de Funza y al presidente de la JAC de la vereda La Florida, este último quien también hace parte del Comité mencionado. De esta manera, los soportes documentales listados no contienen evidencias que confirmen que la divulgación de información se haya dirigido a otros grupos de valor que hacen parte del área de influencia para el medio socioeconómico definida en los numerales 3 y 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y que específicamente para el municipio de Funza comprende además de la vereda Florida, las veredas La Isla, El Hato y Cacique. Esto bajo el entendido de que la socialización del informe debe dirigirse a las comunidades del área de influencia del proyecto, líderes comunitarios, juntas de acción comunal, autoridades municipales y autoridades ambientales competentes.* *(Ver imagen de la página 503 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* - *En segundo lugar, es preciso tener en cuenta que de los soportes documentales verificados y listados anteriormente, se identificó que varios de estos corresponden al mismo documento, por lo tanto, la información es repetitiva.* - *En tercer lugar, si bien los soportes documentales dejan ver que la socialización del informe se dio para un grupo específico del cual hace parte la Administración Municipal de Funza y un sólo líder comunitario del área de influencia, estas actividades se validarán como un avance en la atención de esta obligación, pero no determinan su cumplimiento, esto debido a que la divulgación debe darse a la totalidad de las unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del proyecto establecida para el municipio de Funza (veredas La Isla, El Hato, Florida y Cacique), así como a autoridades ambientales competentes que para el caso

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***				
				corresponde a la CAR. Adicionalmente, los soportes presentados datan del año 2021, es decir que, transcurridos más de 3 años, el titular de la licencia ambiental no ha aportado soportes documentales que den cuenta de haber socializado la información con las demás unidades territoriales del área de influencia. - *Finalmente, es importante que la AEROCIVIL tenga en cuenta que la obligación refiere que, el programa de socialización debe presentar las actividades a desarrollar, así como los resultados parciales y finales del estudio sobre la posible influencia del ruido aeronáutico de la nueva condición de operación, en la productividad de la actividad ganadera del área de influencia del proyecto en el municipio de Funza, no obstante, tal como se describió en el requerimiento 74 del acta 509 del 12 de agosto de 2025 y medida de manejo "Elaboración estudio de la posible influencia del ruido aeronáutico de la nueva condición de operación, sobre la productividad de la actividad ganadera" que hace parte de la ficha de manejo "PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del Municipio de Funza", la AEROCIVIL no ha dado cumplimiento al siguiente requerimiento del **acta 509 del 12 de agosto de 2025**:* *"(…)* ***REQUERIMIENTOS REITERADOS:*** *Reiterar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE 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: (…)"* *"(…)* ***Requerimiento 74****: Presentar soportes de cumplimiento relacionados con la realización de un estudio que determine el impacto del ruido aeronáutico causado por la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, sobre las actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, teniendo en cuenta que deberá identificar áreas de producción ganadera dentro del municipio de Funza que no tengan la influencia del ruido de las aeronaves, es decir se encuentren fuera del área de influencia del aeropuerto con el fin de tener un sitio de referencia para correlacionar información.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS-02 Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, numeral 2 artículo segundo de la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, literal b del numeral 48 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, requerimiento 40 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 31 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y requerimiento 54 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.* *(…)"* *Así las cosas, como ya se indicó los soportes aportados de actividades de divulgación sólo se validan como un avance en la atención de este requerimiento, más no determinan su cumplimiento dadas las anteriores observaciones, y hasta tanto la AEROCIVIL no presente el complemento del estudio en el sentido de incluir un grupo de control de bovinos*

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

PROGRAMAS Y PROYECTOS: Plan de Gestión Social ***FICHA PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza***				
				que no tenga la influencia del ruido de las aeronaves, es decir se encuentren fuera del área de influencia del aeropuerto con el fin de tener un sitio de referencia para correlacionar información y la socialización de sus resultados finales ante las comunidades del área de influencia del proyecto, líderes comunitarios, juntas de acción comunal, autoridades municipales y autoridades ambientales competentes, no será posible determinar el cumplimiento de esta obligación. *De acuerdo con lo anterior, se considera el incumplimiento de esta medida para el presente periodo de seguimiento y se hace la reiteración pertinente.*

Aplicabilidad de las fichas del PSM en el periodo de seguimiento

Teniendo en cuenta que el presente seguimiento aplica para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 al 20 de febrero de 2026, y que se realiza la verificación del Informe de Cumplimiento Ambiental – ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025), en la tabla de la página 506 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026, se indica la aplicabilidad o no de las fichas del PSM.

Seguimiento al Plan de Seguimiento y Monitoreo.

La presente verificación se realizará sobre las medidas aplicables para el periodo de seguimiento.

Medio Abiótico (aire y ruido).

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 1. Localización de las medidas:*** ***Submedida 1.*** *Medición de niveles de presión sonora por medio del SVCA en seis (6) puntos de la red de monitoreo de ruido en diferentes ubicaciones según lo establecido en la metodología del Anexo 16 - Protección al medio ambiente, Volumen I – Ruido en las aeronaves; de forma permanente durante los 365 días del año, las 24 horas del día.* *(…)* ***Submedida 3****. La cantidad de equipos de medición y su localización deberán garantizar el cubrimiento de la totalidad del área de influencia los 365 días del año, lo cual deberá ser demostrado en los informes técnicos de operación y análisis de resultados.* ***Submedida 4.*** *El SVCA deberá operar las 24 horas, los 365 días del año de*	***NO***

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

FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido			
		forma continua e ininterrumpida, por lo que deberá contar con sistemas de alimentación de respaldo que garanticen la continuidad de la operación de las estaciones de monitoreo de ruido inteligente. Nueva. ***Submedida 5.*** *Puntualizar las estaciones pertenecientes a la red de monitoreo de ruido del SVCA que realizarán seguimiento y aplicación en el marco de ejecución del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado por parte de los operadores aéreos. De conformidad a la Resolución 1599 de 2020 o sus posibles actualizaciones.* ***Submedida 6.*** *El Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA) permitirá de manera integral la atención oportuna a las quejas e inquietudes referente a niveles de presión sonora producto de la operación aérea. Esta medida se ejecutará mediante la instalación temporal de estaciones de monitoreo móvil con presentación y entrega de resultados.* ***Submedida 7.*** *La AEROCIVIL cuando detecte que una estación del sistema de monitoreo (fija o móvil) no está registrando información, debe reportar en una temporalidad máxima de 1 semana a la ANLA, las posibles razones de la falta de registro de niveles de presión sonora total o parcial, especificando la estación, localización, fecha y hora de inicio del suceso y su fecha de finalización real o probable.* *(…)*	
		MEDIDA 2. Garantizar las siguientes características de las estaciones de monitoreo de ruido inteligente pertenecientes a la red de monitoreo del SVCA. ***Submedida 1.*** *Como metodología de medición el SVCA deberá dar*	***NO***

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

FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido			
		cumplimiento a la totalidad de las condiciones técnicas definidas en la Resolución 0627 de 2006 del MADS, el estándar internacional ISO 1996 y las recomendaciones de la OACI aplicables para mediciones de ruido con fines de vigilancia. ***Submedida 2.*** *Cada estación de monitoreo de ruido inteligente, debe contener un (1) sonómetro con las siguientes características mínimas: análisis frecuencial de 1/1 y 1/3 de octava, ponderaciones de frecuencia, Grabación de Audio, Triggers, Indicadores Avanzados, estadísticas, indicadores para aeropuertos según normatividad internacional, conectividad 3G (debe incluir sim card de datos para cada estación), wifieinternet, GPS integrado, descarga de datos vía USB, Triggers Avanzados, Push, configurable en español, control remoto por interfaz web, almacenamiento en simultáneo de todos los indicadores acústicos, Micrófono con preamplificador para exteriores tipo 1, cargador, cable de poder, tarjeta de memoria de mínimo 16 Gb. Cada equipo debe traer su certificado de calibración.* *(…)* ***Submedida 7.*** *Las estaciones de monitoreo deben registrar mínimo los siguientes parámetros:* ***a*** *LAeq, LAeqd LBeq, LCeq, L-Pek y LZeq.* ***b*** *LDN o Lmax A, Lmax B, Lmax C, Lmax Z* ***c*** *SEL, EPNdB, EPNL, PNL, CNEL, PNLTM, PNLM, TALA* ***d*** *LpA fast, LpA Slow y LpA impulse o Niveles de tercio de octava entre rangos de frecuencias de 12.5 Hz a 20 Khz.* *(…)*	
		MEDIDA 4. Garantizar las siguientes actividades en campo sobre la red	***NO***

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

FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido			
		de monitoreo de ruido pertenecientes al SVCA. ***Submedida 1*** *Se realizarán visitas técnicas de mantenimiento a cada estación de monitoreo de ruido con el fin de generar las siguientes actividades:* ***a*** *Limpieza por corrosión u otras suciedades de la estación y sus conexiones propias de la exposición a intemperie de las estaciones de monitoreo.* ***b*** *Verificación de conectividad y transmisión de datos de forma remota de los equipos sonómetros a servidor central.* ***c*** *Verificación de carga eléctrica y conectividad de componentes eléctricos en las estaciones de monitoreo de ruido del SVCA.* ***d*** *Estado de carga de panel solar, batería de sonómetro y batería auxiliar.* ***e*** *Estado de componentes principales del sonómetro, cables de extensión al micrófono, pre-amplificador, micrófono, etc.* ***f*** *Actividades adicionales de reconocimiento de estado de estación y ubicación.* ***g*** *Verificación acústica en campo de los sonómetros y auto ajuste por factores de correcciones internas que son ejecutadas por el equipo (sonómetro), en donde si existe un factor de ajuste acústico por la verificación de calibrador acústico superior a 1.0 dB, el sonómetro deberá suspender las mediciones y llevado a revisión en laboratorio acreditado.* ***h*** *Verificación eléctrica de los sonómetros y auto ajuste por factores de correcciones internas que son ejecutadas por el equipo (sonómetro), en donde si existe un factor de ajuste*	

FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido			
		no validado por la verificación interna, el sonómetro deberá suspender las mediciones y llevado a revisión en laboratorio acreditado. ***i*** *Renovación anual de certificado de calibración para los sonómetros y calibradores mediante la metodología de límites de aceptación de la norma IEC: IEC61672-1 e IEC 60942, mediante laboratorio acreditado por ONAC en tal fin.*	
		MEDIDA 5. Análisis de Resultados en las estaciones de monitoreo pertenecientes al SVCA. *Realizar informes bimensuales de resultados de indicadores acústicos evaluados por ruido ambiental y ruido aeronáutico, el cual se diferencia en evaluar los resultados del aporte energético producto exclusivamente de la fuente sonora del sobrevuelo de aeronaves en las estaciones de monitoreo.* *(…)* ***Submedida 2.*** *Para el caso de las molestias relacionadas al tipo de ruido emitido, se evaluará lo recomendado en la ISO 1996-2 en relación con los análisis de componentes tonales, donde indica que los ajustes deberán aplicarse solo si dichas componentes son audibles en el receptor, por lo cual se deberán efectuar evaluaciones especificas a partir de análisis FFT en cada uno de los puntos de monitoreo, identificando si las componentes tonales existentes tienen una asociación directa con un modelo o grupo de aeronaves a fin de trabajar específicamente en la problemática.* ***Submedida 3.*** *Evaluar indicador de ruido aeronáutico producto de las operaciones aéreas persistentes a las estaciones de monitoreo de acuerdo con la metodología de la norma ISO:1996-2 para jornada diurna y nocturna estipulada en la Resolución 0627 del 2006.*	***NO***

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

FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido			
		Submedida 4. *Evaluar la cantidad de operaciones ejecutadas y registradas por el SVCA con el fin de argumentación objetiva y técnica de los resultados de niveles de ruido aeronáuticos.* *(…)* ***Submedida 7.*** *Ajustar los modelos de propagación de ruido mediante los resultados obtenidos por el indicador de evaluación de ruido aeronáutico.* ***Submedida 8.*** *Análisis de la aplicación de medidas de abatimiento de ruido sobre las trayectorias, perfiles de vuelo, trayectorias y gradiente de ascenso, en el marco de aplicación del Manual de Abatimiento de ruido y/o atenuación para el Aeropuerto Internacional El Dorado – SKBO.* ***Submedida 9.*** *Análisis de resultados en el marco de aplicación del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado por parte de los operadores aéreos.* *(…)*	
		MEDIDA 6. Medidas de simulación y cálculo de contornos de ruido: ***Submedida 1.*** *Presentar simulaciones acústicas de la operación aeroportuaria mediante los procedimientos y recomendaciones metodológicas formuladas por la OACI en el Doc. 9911 "Método recomendado para el cálculo de contornos de ruido alrededor de aeropuertos".* ***Submedida 2.*** *Presentar una simulación acústica de la operación del aeropuerto proyectada a 10 y 20 años.* ***Submedida 3.*** *Monitorear la evolución de la curva de ruido de 65 LDN a través de simulaciones acústicas*	***NO***

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

FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido			
		semestrales, las cuales deberán ser presentadas a la ANLA mediante informe técnico que dé cuenta de sus características en cada informe de cumplimiento ambiental ICA.	
		MEDIDA 7. Medidas de Control: ***Submedida 1.*** *De obtener niveles de ruido ambiental que sobre pasen entre 5 a 10 dBA el estándar máximo permisible por sector, se detallará por análisis espectral y/o grabación de audio, la identificación de fuentes sonoras por las cuales el nivel equivalente de presión sonora obtuvo dicha magnitud.* ***Submedida 2.*** *De obtener diferencias de niveles de ruido ambiental vs ruido aeronáutico inferior a 3 dBA en sus magnitudes, se realizarán medidas referentes a disposiciones de ruido en el marco del RAC13 de las cuales pueden incluir la restricción operativa o asignación de nuevas franjas horarias con el sistema QC.* ***Submedida 3.*** *Mediante la elaboración de informes bimensuales para la autoridad ambiental pertinente por parte del contratista a cargo de las actividades de monitoreo, se tendrá control ambiental junto con los resultados obtenidos y que de esta manera sean evaluados a través de los indicadores establecidos.* ***Submedida 4.*** *Se deberán remitir informes semestrales relacionados con las actividades de verificación, calibración, mantenimiento preventivo y correctivo a las estaciones y al servidor central. Como componentes del SVCA.* ***Submedida 5.*** *Se deberán remitir informes técnicos de resultados para todas las normativas aplicadas que cumplan con la información mínima requerida en el Artículo 21 de la Resolución 0627 de 2006 del MADS.* ***Submedida 6.*** *Los informes deberán incorporar análisis del ruido asociado*	***NO***

FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido			
		específicamente a las operaciones aéreas, análisis por tipo de ruido (tonal), ruido ambiental global LRAeq, análisis de aportes, tendencia del medio y demás que se consideren pertinentes. ***Submedida 7.*** *Presentar análisis de la aplicación de medidas de abatimiento de ruido sobre las trayectorias, perfiles de vuelo, trayectorias y gradiente de ascenso, en el marco de aplicación del Manual de Abatimiento de ruido y/o atenuación para el Aeropuerto Internacional El Dorado – SKBO.* ***Submedida 8.*** *Presentar análisis de resultados en el marco de aplicación del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado por parte de los operadores aéreos.* *(…)* ***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.* ***Submedida 11.*** *Presentar un complemento de 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*	

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

FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido			
		Funza y. (iv) análisis y conclusiones de resultados. ***Submedida 12.*** *Los resultados arrojados por los monitoreos de ruido y modelos de propagación de ruido producto de la operación aérea; deberán ser utilizados como herramienta de gestión y evaluación de la efectividad de las medidas de mitigación adoptadas, por lo cual se arrojarán informes de monitoreo y evaluaciones de ruido ambiental, LDN, con correcciones de ruido de fondo, evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido, generación de contornos de ruido de precisión asociados a las condiciones de operación del aeropuerto, etc.* ***Submedida 13.*** *Respecto a la plataforma web de visualización en tiempo real de la red de monitoreo del SVCA, se debe iniciar un proceso de socialización de la herramienta de gestión conocida como "Webmonitoring", una vez se encuentre en funcionamiento optimo a la ANLA, MADS, autoridades ambientales y locales del área de influencia directa.*	

Consideraciones

MEDIDA 1. Localización de las medidas:

La Submedida 1 establece la obligación de realizar la medición de niveles de presión sonora mediante el Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire (SVCA) en seis (6) puntos de la red de monitoreo de ruido, conforme a los criterios metodológicos del Anexo 16 – Protección al Medio Ambiente, Volumen I – Ruido de las Aeronaves, de manera permanente durante los 365 días del año, las 24 horas del día.

En el marco del ICA 21, AEROCIVIL remite información a través del Formato ICA 1A, en la cual describe:

> *"(…) El Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA) tiene como objetivos principales evidenciar en tiempo real los indicadores de gestión, efectividad o mejoras para los parámetros de ruido, contaminantes atmosféricos y social. Adicionalmente permite dar cumplimiento a las normativas nacionales e internacionales sobre contaminantes atmosféricos y ruido. Este documento presenta los informes de monitoreo de Ruido Ambiental y Ruido Aeronáutico y Correlación de enero a junio del presente año, donde se identifican tendencias y evalúan niveles de exposición. Todo lo anterior bajo el marco del Contrato No. 22001399H32022 entre la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Applus+ K2. Ver Anexo 3. Reportes de laboratorio – 2. Ruido (…)"*

No obstante, es preciso señalar que, considerando la fecha de corte documental del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026, esto es 13 de febrero de 2025 y la dinámica de consolidación y validación de la información reportada por el titular, el análisis se limita técnicamente a la información correspondiente al mes de enero de 2025, por ser el único periodo con datos consolidados, verificables y susceptibles de evaluación.

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

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

En este sentido, no resulta procedente considerar información proyectada o no consolidada correspondiente a meses posteriores al mes reportado.

En cuanto a la localización y configuración de la red de monitoreo, a partir de la revisión de los informes allegados y de la visita realizada del 18 al 20 de febrero 2026, se evidencia la existencia de seis (6) estaciones EMRI (EMRI 2, EMRI 3, EMRI 4, EMRI 7, EMRI 8 y EMRI 17), las cuales corresponden a los puntos definidos bajo criterios OACI para la medición de ruido lateral, de sobrevuelo y de aproximación. Esta configuración se mantiene respecto de periodos anteriores y es consistente con lo establecido en la Resolución 2130 de 2004 de la UAEAC y con los lineamientos del Anexo 16, por lo cual, desde el punto de vista de diseño de la red, la disposición espacial de los puntos de monitoreo resulta técnicamente adecuada.

No obstante, la submedida no se satisface únicamente con la existencia o localización de los puntos de monitoreo. La obligación incorpora de manera expresa la operación continua e ininterrumpida del sistema de medición (24 horas al día, 365 días al año), por lo que la verificación del cumplimiento debe centrarse en la continuidad, integridad y trazabilidad de los datos generados por cada una de las estaciones, y no exclusivamente en la descripción de la infraestructura instalada.

En relación con la verificación del cumplimiento de la segunda parte de la submedida, asociada a la obligación de realizar mediciones de manera continua e ininterrumpida durante las 24 horas del día y los 365 días del año, se revisó la información FIS contenida en los archivos tipo Event List en formato .csv, generados por el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA) y remitidos a la ANLA por correo electrónico y mediante repositorio FTP.

De acuerdo con lo consignado por AEROCIVIL en el numeral 5.4 "Novedades técnicas del CMAA", el titular reporta porcentajes globales de adquisición del sistema correspondientes al primer semestre, indicando valores de 98,6 % en enero, 97,9 % en febrero, 98,5 % en marzo, 97,6 % en abril, 98,0 % en mayo y 98,5 % en junio. No obstante, dichos valores corresponden a un indicador agregado del sistema, sin desagregación por estación ni claridad sobre su metodología de cálculo, lo cual limita su uso para efectos de verificación del cumplimiento de la obligación evaluada.

A partir del procesamiento de la información remitida por el titular, correspondiente a los archivos en formato .csv "Event List", obtenidos tanto de los envíos diarios por correo electrónico como de la carpeta FTP compartida, los cuales son integrados por el Centro de Monitoreo mediante rutinas de procesamiento para complementar posibles vacíos de información, se estimaron porcentajes de cobertura temporal mensual de la red, entendidos como la relación entre horas registradas y horas teóricas de monitoreo, obteniéndose valores de 90,19 % en enero, 90,14 % en febrero, 90,34 % en marzo, 91,46 % en abril, 91,78 % en mayo y 87,55 % en junio. Para el segundo semestre, los valores estimados corresponden a 95,64 % en julio, 95,78 % en agosto, 95,05 % en septiembre, 94,50 % en octubre, 95,97 % en noviembre y 88,59 % en diciembre. Para el mes de enero de 2026 se mantiene la presencia de vacíos de información en estaciones específicas.

Al respecto, se precisa que dichos vacíos pueden estar asociados a condiciones operativas de la red de monitoreo, tales como fallas de estaciones, mantenimientos programados o eventualidades técnicas, las cuales son reportadas por el titular en los informes mensuales del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA) en el numeral 5.4 Novedades técnicas. No obstante, esta información no se encuentra articulada con el análisis de cobertura, por lo que no es posible establecer de manera clara la causa específica de los vacíos identificados ni su incidencia en la calidad y representatividad de los datos reportados.

Si bien estos valores evidencian diferencias frente a los porcentajes globales reportados por AEROCIVIL, no es posible establecer una inconsistencia metodológica directa, en la medida en que el titular no presenta la formulación, alcance ni criterios de cálculo del indicador reportado. En consecuencia, la diferencia identificada debe interpretarse en el marco de posibles enfoques de cálculo y de la gestión de la información, incluyendo aspectos asociados al cargue y transmisión de los datos hacia la ANLA.

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

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

No obstante, desde el punto de vista del seguimiento ambiental, el análisis no puede limitarse a un indicador agregado, sino que debe orientarse a verificar la continuidad efectiva del monitoreo en cada uno de los puntos definidos, conforme a lo exigido por la submedida.

En este sentido, la revisión de los registros evidencia la existencia de múltiples eventos de ausencia total de datos en diferentes estaciones de la red, entendida como la falta de registros durante un periodo continuo de veinticuatro (24) horas, es decir, un día completo sin datos. La Tabla presenta la consolidación de fechas de ausencia total de datos por estación, evidenciando que la totalidad de las estaciones analizadas presentan al menos un evento de interrupción completa de un día durante el periodo evaluado. Este análisis corresponde exclusivamente a eventos de pérdida total diaria y no contempla ausencias parciales dentro del día ni su distribución en franjas horarias específicas.

No obstante, con la información disponible no es posible establecer si dichas ausencias corresponden a fallas en la medición, en la adquisición, en el almacenamiento o en la transmisión de los datos; por lo tanto, el análisis se limita a la información efectivamente reportada y disponible para verificación. En consecuencia, estos eventos constituyen evidencia de discontinuidad en la disponibilidad y trazabilidad de la información de monitoreo, lo cual impide verificar el cumplimiento de la operación continua en los términos exigidos por la submedida.

(Ver tabla de las páginas 513 y 514 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

***Nota:** La tabla presenta únicamente fechas puntuales, en las cuales se identificaron ausencias de datos correspondientes a periodos continuos de veinticuatro (24) horas, es decir, días completos sin registro en las estaciones. Para algunas estaciones, como la F010, se evidencian periodos prolongados sin disponibilidad de información, incluyendo la totalidad del mes de enero.*

En este sentido, el consolidado de recurrencia de eventos indica que la estación F028 presenta más de 60 días sin datos completos reportados ubicada el barrio Saban del Dorado de la localidad de Engativá, la estación F010 más de 30 días, ubicada en el barrio Bosque Popular Localidad de Engativá en zona residencial, la estación F004 más de 15 días, ubicada en el municipio de Funza en zona rural, la estación F005 alrededor de 10 días, ubicada en el municipio de Funza en zona rural, la estación F008 aproximadamente 8 días, ubicada en el barrio El Muelle en la localidad de Engativá y la estación F017 cerca de 6 días, ubicada en el municipio de Funza, en zona rural mientras que otras estaciones presentan menos de 5 días por estación.

Es importante precisar que estas ausencias corresponden a la información no disponible en los registros verificados por la ANLA, sin que sea posible establecer si obedecen a fallas en la medición, adquisición o transmisión de los datos, por lo cual el análisis se circunscribe a la información efectivamente reportada y disponible para seguimiento.

El análisis de dicha información permite identificar que los eventos de ausencia de datos no corresponden a situaciones aisladas, sino que presentan recurrencia temporal y, en algunos casos, continuidad en días consecutivos. Asimismo, se evidencia la ocurrencia de eventos coincidentes en varias estaciones en una misma fecha, lo cual refleja afectaciones en la disponibilidad de la información que trascienden comportamientos puntuales de una única estación.

Adicionalmente, la persistencia de estos eventos hacia el cierre del año y durante el mes de enero de 2026 evidencia que no se ha garantizado la disponibilidad continua de la información de monitoreo durante el periodo evaluado, en los términos exigidos por la submedida.

Por otra parte, si bien el titular hace referencia a la posibilidad de suplencia de información entre estaciones por radio de cobertura, esta condición no sustituye la obligación de contar con información continua y

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

verificable en cada uno de los puntos de monitoreo definidos, ni constituye evidencia suficiente de cumplimiento frente a la exigencia de medición permanente.

Finalmente, se observa que la información presentada carece de un análisis técnico consolidado de continuidad operativa del sistema, en tanto no se incluyen evaluaciones de completitud de datos por estación, ni la identificación estructurada de los periodos sin información, ni el análisis del impacto de dichos vacíos sobre la representatividad y confiabilidad del monitoreo.

En este contexto, la información disponible no permite verificar la disponibilidad continua y trazable de los datos de monitoreo en cada una de las estaciones definidas, conforme a lo exigido por la submedida.

Con base en lo anterior, esta Autoridad Nacional concluye que no se da cumplimiento a lo establecido en la Submedida 1 de la Medida 1 “Localización de las Medidas”, correspondiente a la ficha PSM-01 del Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido. De igual manera, se evidencia incumplimiento de lo dispuesto en el subnumeral 3.1.1 del numeral 3 del artículo octavo del Auto 9680 de 22 de noviembre de 2023, el cual establece que:

> *“(…) La AEROCIVIL, cuando detecte que una estación del sistema de monitoreo (fija o móvil) no está registrando información, debe reportar en una temporalidad máxima de 48 horas a la ANLA las posibles razones de la falta de registro de niveles de presión sonora total o parcial, especificando la estación, localización, fecha y hora de inicio del suceso y su fecha de finalización real o probable (…)”*

*En consecuencia, **AEROCIVIL NO CUMPLE** con la Submedida 1, en lo relacionado con la obligación de garantizar la medición continua de niveles de presión sonora en las estaciones de la red de monitoreo durante las 24 horas del día y los 365 días del año, en tanto no se cuenta con información completa, continua y verificable que permita evidenciar el cumplimiento de dicha obligación.*

***Submedida 3**. La cantidad de equipos de medición y su localización deberán garantizar el cubrimiento de la totalidad del área de influencia los 365 días del año, lo cual deberá ser demostrado en los informes técnicos de operación y análisis de resultados.*

La Submedida 3 en su primera parte establece que la cantidad de equipos de medición y su localización deberán garantizar el cubrimiento de la totalidad del área de influencia, lo cual deberá ser demostrado en los informes técnicos de operación y análisis de resultados.

En el marco del ICA 21, AEROCIVIL manifiesta en el formato ICA 1a que:

> *“(…) Las estaciones que conforman la infraestructura de monitoreo para el período de análisis presentan una capacidad de detección de eventos aeronáuticos que abarca un radio de hasta 3 km. Este alcance está determinado por las especificaciones técnicas inherentes al equipamiento y su configuración operativa. En lo que respecta a las estaciones de monitoreo de ruido dotadas de capacidades inteligentes y que integran la red, estas efectúan una vigilancia ininterrumpida de manera constante durante las 24 horas del día y durante los 7 días de la semana (…)”*

De manera complementaria, en los informes mensuales, particularmente el correspondiente a junio de 2025, se indica que:

> *“(…) Las estaciones que componen la red de monitoreo del CMAA cuentan con una cobertura de radio de detección de eventos aeronáuticos de 750 metros (…)”,*

y adicionalmente se presenta un radio de

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

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

(Ver la imagen de la página 518 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

Así mismo, si bien no se cita en el ICA 21, no se puede desconocer el radicado 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, en el que titular señala que:

> *"(…) cada estación presenta un radio de cobertura comprendido entre 1.500 m y 3.000 m, lo que proporciona una cobertura combinada de 164,7 km², superior al área licenciada (…)".*

A partir de la revisión de dicho radicado, se evidencia que la red de monitoreo cuenta con sustento técnico en su diseño y localización, el cual se apoya en los documentos "Determining the Macro and Micro Localization of Monitoring Points" elaborado por ACOEM, "Fase I – Centro de Monitoreo Ambiental" desarrollado por K2, así como en el documento técnico "Anexo 5. SKBO_Campaign_radius" asociado al sistema Aerovision. Estos documentos en conjunto definen los criterios de ubicación, representatividad, correlación de eventos y alcance operativo de las estaciones, en función de la dinámica de la operación aeroportuaria y las características del sistema de monitoreo

En efecto, en el documento de ACOEM se establece que:

> *"(…) these points must precisely represent the noise impact from airport operation (…)"*

(traducción propia: estos puntos deben representar con precisión el impacto del ruido derivado de la operación aeroportuaria)

y que deben estar:

> *"(…) Within or near the Direct Influence Area… representative… uniformly distributed (…)"*

(traducción propia: dentro o cerca del área de influencia directa, representativos y distribuidos de manera uniforme)

lo cual evidencia que el criterio de diseño de la red se orienta a la representatividad del impacto acústico en el territorio y no únicamente a la detección de eventos.

De igual manera, el documento "Fase I – Centro de Monitoreo Ambiental" indica que la red fue definida con base en trayectorias de vuelo, condiciones operativas y pertinencia acústica, lo cual resulta consistente con la lógica técnica de caracterización del ruido aeronáutico.

Así mismo, el documento técnico "Anexo 5. SKBO_Campaign_radius" elaborado por Aerovision señala que:

> *"(…) each NMT has a spatial coverage ("circle of influence") … that makes it correlate noise only to flights within that circle (…)"*

(traducción propia: cada estación cuenta con una cobertura espacial o "círculo de influencia" que permite correlacionar el ruido únicamente con las aeronaves que se encuentran dentro de dicho círculo)

y que:

> *"(…) additional criteria beyond spatial proximity are required to establish correlation between flights and noise events (…)"*

(traducción propia: se requieren criterios adicionales más allá de la proximidad espacial para establecer la correlación entre aeronaves y eventos de ruido)

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

indicando además que el radio se define:

"(…) so that the NMT captures flights that will produce noise events at its location (…)"

(traducción propia: de manera que la estación capture las aeronaves que generan eventos de ruido en su ubicación)

En este sentido, los propios documentos técnicos del titular evidencian que el denominado "radio de influencia" corresponde a un criterio operativo orientado a la detección y correlación de eventos aeronáuticos, y no a un criterio de cobertura ambiental del territorio.

No obstante, lo anterior, se identifican limitaciones en la demostración de cobertura presentada por el titular.

En primer lugar, se evidencia una inconsistencia técnica en los valores reportados para el radio de cobertura, al encontrarse referencias a 750 m en informes mensuales, 2375 m como valor promedio en las mismas tablas de cobertura, rangos entre 1500 m y 3000 m en anexos técnicos, y valores de hasta 3 km en el ICA 21, estos últimos equivalentes al rango superior reportado. No obstante, no se presenta una aclaración metodológica que permita establecer la relación, equivalencia o aplicabilidad de cada uno de estos valores dentro del análisis de cobertura y cuál de estos corresponde al alcance de detección de las estaciones, dado que al presentar información distinta no se puntualiza los aspectos técnicos de las estaciones. Esta situación impide determinar con precisión el alcance real de las estaciones y limita la trazabilidad técnica de la información reportada.

En segundo lugar, la demostración de cobertura se fundamenta en la sumatoria de los radios de influencia de las estaciones, asumiendo que la extensión geométrica de estos radios equivale al cubrimiento del área de influencia. No obstante, desde el punto de vista técnico, el cubrimiento de un área implica la capacidad de caracterizar de manera representativa las condiciones acústicas en todo el territorio potencialmente afectado. Esto requiere no solo la detección de eventos dentro de un rango espacial determinado, sino también una adecuada distribución y representatividad de los puntos de medición frente a las variaciones del fenómeno en el entorno, tal como lo establece la ISO 20906.

En este contexto, esta Autoridad busca garantizar que la red esté caracterizando adecuadamente los eventos aeronáuticos conforme a dicha norma. Por ello, es necesario aclarar las características de detección de las estaciones, particularmente en función de la distancia máxima a la que pueden determinar si un paso de aeronave corresponde o no a un evento válido para el análisis. Lo anterior cobra relevancia debido a las inconsistencias identificadas en la información presentada, tales como: una distancia de 750 m en informes mensuales, un valor promedio de 2.375 m en tablas de cobertura y rangos entre 1.500 m y 3.000 m en anexos técnicos.

Este análisis es coherente con los lineamientos de la ISO 20906, en los cuales se establece que la ubicación de las estaciones debe garantizar mediciones acústicamente representativas del entorno, considerando condiciones de propagación, interferencias, obstáculos y características del área monitoreada. En consecuencia, el criterio de cobertura no puede limitarse a la extensión de un radio de detección, ya que la función de esta Autoridad Ambiental es evaluar de manera integral los posibles impactos de la fuente.

En tercer lugar, si bien la red se encuentra alineada con las trayectorias de vuelo y zonas de mayor actividad operacional, el impacto acústico aeronáutico no se limita a dichos corredores, sino que se dispersa espacialmente en función de variables operacionales y ambientales. En consecuencia, la cobertura de los ejes de vuelo no equivale al cubrimiento total del área de influencia, el cual incluye zonas laterales y sectores potencialmente afectados que no necesariamente coinciden con dichas trayectorias.

Ahora bien, en relación con lo señalado en el documento denominado "Anexo 5. SKBO_Campaign_radius", emitido por Aerovisión, se observa que este no presenta el sustento técnico que soporte lo allí indicado,

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

particularmente en lo referente al grado de sensibilidad del instrumento y/o a las recomendaciones del fabricante, aspectos que deberían encontrarse debidamente armonizados con los lineamientos previstos en estándares internacionales aplicables, tales como la ISO 1996 y la ISO 20906.

Si bien el documento incorpora un mapa de radios de cobertura, llama la atención de esta Autoridad que algunas de las áreas representadas no presentan un radio de cobertura homogéneo. A manera de ejemplo, el punto EMRI 24 evidencia un área visiblemente mayor en comparación con otras estaciones, condición que no resulta consistente con lo señalado en el mismo documento, en el sentido de que las estaciones se ubican en zonas con mayor número de trayectorias de aeronaves, condición que se ve proyectada en la ***figura 14*** *nombre, que muestra que justamente dicha estación es la que menos detecciones de aeronaves presenta.*

"(…)

(Ver imagen de la página 520 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

Respecto a lo indicado sobre la coincidencia con trayectorias de radar, se tiene lo siguiente.

(Ver figura de la página 520 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

Adicionalmente, el gráfico pareciera mostrar que las estaciones más distantes y aparentemente asociadas a un menor número de trayectorias presentan un radio de detección más amplio, situación que, en principio, no encuentra justificación técnica suficiente en la información aportada y que, por tanto, requiere ser aclarada y debidamente sustentada.

Finalmente, no se evidencia que el ICA 21 incluya un análisis geoespacial verificable que sustente la "cobertura combinada" reportada de 164,7 km², ni una metodología reproducible que permita validar su correspondencia con el área de influencia licenciada. La cartografía presentada se limita a la superposición de radios, sin una evaluación integral de representatividad, identificación de vacíos de cobertura o validación en zonas por fuera de los corredores principales.

En este contexto, si bien se reconoce que la red de monitoreo cuenta con sustento técnico en su diseño, presenta criterios adecuados de localización y permite la captación de eventos de ruido aeronáutico, la información presentada no demuestra que la cantidad y localización de las estaciones garanticen el cubrimiento de la totalidad del área de influencia en los términos exigidos por la Submedida 3.

En tal sentido, la información presentada no permite verificar que la red de monitoreo garantice el cubrimiento de la totalidad del área de influencia conforme a lo exigido por la Submedida 3.

Ahora bien, en el marco de la verificación de la Submedida 3, y específicamente en relación con la obligación de garantizar el cubrimiento de la totalidad del área de influencia durante los 365 días del año, se realizó el análisis de la información FIS contenida en los archivos tipo "Event List" en formato .csv, remitidos por el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA) de la AEROCIVIL mediante correo electrónico y repositorio FTP institucional.

De acuerdo con lo reportado por el titular en el ICA 21, se indica que:

> *"(…) y efectúan una vigilancia ininterrumpida (…) durante las 24 horas del día y los 7 días de la semana (…)"*

No obstante, desde el enfoque de seguimiento ambiental, esta afirmación corresponde a una condición operativa declarada, la cual debe ser contrastada con evidencia verificable de continuidad real del monitoreo y disponibilidad efectiva de información.

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

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

En relación con la verificación de dicha obligación, se realizó el análisis independiente de la información contenida en los registros tipo Event List en formato .csv generados por el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA), remitidos por AEROCIVIL y consolidados con corte al 25 de febrero de 2026.

(Ver figura "Cobertura mensual del sistema de monitoreo – 2025" de la página 521 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

En la precitada figura se evidencia que, si bien los valores de cobertura temporal mensual de datos para 2025, entendida como la relación entre horas registradas y horas teóricas de monitoreo, se ubican en rangos entre aproximadamente 87,6 % y 96,0 %, en ningún caso se alcanza el 100 % de disponibilidad de información, condición necesaria para verificar la operación continua e ininterrumpida exigida por la submedida. La variabilidad observada, particularmente la disminución en meses como junio (87,6 %) y diciembre (88,6 %), evidencia que la red presenta interrupciones recurrentes en la captura de datos o en su envió a la autoridad, lo cual constituye una limitación estructural en la continuidad del monitoreo.

(Ver figura "Horas sin datos por estación y franja horaria – periodo 2025 (consolidado anual" de la página 522 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

***Nota:** La precitada figura presenta el número total de horas sin registro por estación durante el año 2025, discriminadas por tipo de estación y franja horaria (diurna y nocturna). Los valores corresponden a la suma de horas sin información en el periodo analizado.*

El análisis por estación evidencia una distribución heterogénea de los vacíos de información, con acumulaciones significativamente mayores en estaciones como F024, F028 y F017. Esta condición no se limita a una única tipología de zona, sino que se presenta tanto en áreas residenciales como en otras categorías, lo cual permite descartar que las interrupciones respondan exclusivamente a condiciones del entorno. En consecuencia, se evidencia que los vacíos corresponden a limitaciones operativas del sistema y no a condiciones inherentes de localización.

(Ver figura "Horas sin información por hora del día – 2025" de la página 522, del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

La distribución temporal de los vacíos muestra que estos se presentan a lo largo de todas las franjas horarias, incluyendo periodos diurnos con actividad aeronáutica relevante. Si bien se observa una mayor concentración en determinadas horas, la presencia de vacíos durante prácticamente todo el día evidencia que la discontinuidad no es puntual ni marginal, sino que afecta de manera transversal la operación del sistema.

(Ver figura "Análisis de Pareto de horas sin información por estación – 2025" de la página 523 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

*El análisis tipo Pareto permite identificar que aproximadamente el 80 % de las horas sin información se concentra en un subconjunto reducido de estaciones particularmente en las estaciones F024, F028, F017, F035, F004, F029, F015 y F032, lo cual evidencia una concentración de fallas recurrentes en **estaciones críticas de la red**, lo cual implica que, aunque el indicador agregado del sistema pueda presentar valores altos, existen estaciones específicas que comprometen de manera significativa la continuidad del monitoreo.*

(Ver figura "Cobertura mensual del sistema de monitoreo – 2026" de la página 523 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Para el mes de enero de 2026 se evidencia una cobertura de 72,3 %, valor significativamente inferior a los registrados en 2025. Este resultado refleja una reducción sustancial en la disponibilidad de información para

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

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

efectos de seguimiento y verificación por parte de la Autoridad Ambiental, lo cual impide constatar condiciones de operación continua del sistema en el periodo evaluado.

Es importante precisar que el presente análisis no se refiere al desempeño interno del sistema de monitoreo, sino exclusivamente a la información efectivamente reportada por AEROCIVIL y disponible en el expediente. En este sentido, la evaluación se circunscribe a la trazabilidad, integridad y disponibilidad de los datos remitidos a la ANLA, sin que sea posible considerar información que no haya sido formalmente reportada.

En consecuencia, independientemente de que las estaciones hayan podido operar en campo, la ausencia de información consolidada, trazable y disponible en los registros remitidos impide verificar la continuidad del monitoreo en los términos exigidos por la submedida.

Adicionalmente, este valor corresponde a un promedio global del sistema, por lo cual no refleja la condición individual de cada estación ni permite verificar la continuidad efectiva del monitoreo en cada punto del territorio, aspecto requerido para evaluar el cumplimiento de la obligación.

(Ver figura "Horas sin datos por estación y franja horaria – periodo 2026 (consolidado anual)" de la página 524 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

En 2026, se observa una intensificación de los vacíos de información en estaciones específicas, destacándose F010, ubicada en Bosque Popular en la localidad de Engativá, con valores significativamente superiores al resto de la red. Esta situación resulta particularmente crítica, dado que se trata de una estación ubicada en un sector residencial del área de influencia, donde se esperaría continuidad en el monitoreo. A lo anterior se suma que el porcentaje de vacíos reportado en la estación F010 es mayor que el registrado en la estación F024, la cual, por su ubicación, es la única de la red para la cual no se esperaría el registro de eventos de ruido aeronáutico. La persistencia de vacíos de información en estaciones como la F010 afecta directamente la representatividad del sistema de monitoreo.
(Ver figura "Horas sin información por hora del día – 2026" de la página 525 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

El análisis temporal muestra variaciones en las horas sin información entre los meses evaluados, sin embargo, es importante precisar que el periodo analizado no es comparable en su totalidad, dado que para 2025 se cuenta con información entre abril y diciembre, mientras que para 2026 únicamente se dispone del mes de enero. En ese sentido, no es posible establecer una comparación directa en términos de tendencia entre ambos periodos.

Aun así, se identifican incrementos de horas sin información en ciertas franjas horarias, especialmente en horario nocturno. No obstante, también se presentan vacíos durante el día, lo que indica que la discontinuidad del monitoreo no se limita a momentos de menor operación, sino que afecta de manera general la disponibilidad de la información.

(Ver figura "Análisis de Pareto de horas sin información por estación – 2026" de la página 525 en el Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

El análisis de Pareto para 2026 confirma la concentración de los vacíos en un subconjunto de estaciones, con una participación dominante de estaciones como F010 y F024. Esta concentración, sumada al incremento general de las horas sin información, evidencia que las discontinuidades en la información persisten y se intensifican en el periodo más reciente. No obstante, con la información disponible no es posible establecer si esta condición obedece al comportamiento operativo del sistema o a limitaciones en la consolidación, gestión o reporte de la información remitida a la Autoridad Ambiental.

De manera integral, el análisis de las Figuras 15 a 18 evidencia que, aunque el sistema presenta niveles de cobertura temporal de dato relativamente altos en términos agregados durante 2025, estos no alcanzan la

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

FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido
continuidad total exigida por la submedida. Esta situación se agrava en 2026, donde se evidencia una reducción significativa en la cobertura temporal de datos y un aumento en la concentración de vacíos de información en estaciones específicas. *En este contexto, la información analizada evidencia la existencia de discontinuidades en los datos disponibles para seguimiento, vacíos recurrentes de información, concentración de estas ausencias en estaciones críticas y ausencia de continuidad temporal en el registro. Estas condiciones, independientemente de su origen, limitan la capacidad de verificar la operación continua e ininterrumpida del sistema en cada uno de los puntos de monitoreo definidos, conforme a lo exigido por la submedida.* *En este contexto, la información presentada no permite verificar la operación continua, ininterrumpida y trazable del sistema de monitoreo en los términos exigidos por la submedida.* *Adicionalmente, el análisis detallado de la continuidad temporal por estación se presenta mediante los siguientes mapas de calor:* *(Ver figuras de las páginas 526 a 531 en el Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Estos resultados permiten identificar patrones de intermitencia y discontinuidad en la información disponible, evidenciando franjas completas sin registro en estaciones específicas, así como recurrencia de vacíos en determinados periodos del día. En particular, se observan interrupciones persistentes en estaciones como F028 y F010, las cuales se ubican en sectores de la localidad de Engativá, específicamente en los barrios Sabanas del Dorado (F028) y Bosque Popular (F010).* *La relevancia de estas estaciones radica en que corresponden a zonas donde se han presentado quejas asociadas a niveles elevados de ruido aeronáutico, principalmente en horarios sensibles como la madrugada y la noche, según los registros de PQRS analizados para el año 2025 en sectores como San Joaquín Norte, Normandía Occidental y Sabanas del Dorado.* *En este sentido, las fallas recurrentes en estas estaciones limitan la disponibilidad de información en puntos estratégicos para la evaluación del impacto acústico y la atención de requerimientos ciudadanos, lo cual indica que las ausencias de información no corresponden a eventos aislados, sino a una condición reiterada en el periodo analizado.* *Es importante precisar que, desde el enfoque técnico de seguimiento ambiental, la verificación de la obligación no puede sustentarse en indicadores agregados del sistema, sino en la disponibilidad efectiva, continua y trazable de información en cada uno de los puntos de monitoreo durante el periodo evaluado.* *En este sentido, la información analizada evidencia la existencia de periodos sin registro que afectan la continuidad temporal del monitoreo. Si bien no es posible establecer con la información disponible si estas ausencias corresponden a condiciones operativas del sistema o a limitaciones en la gestión, consolidación o reporte de la información remitida a la Autoridad Ambiental, lo cierto es que dichos vacíos se encuentran presentes en los datos efectivamente disponibles para seguimiento.* *Adicionalmente, aunque es técnicamente esperable la existencia de interrupciones puntuales asociadas a actividades como mantenimiento, verificación o reemplazo de equipos, la magnitud, frecuencia y recurrencia de los vacíos observados exceden lo que correspondería a eventos aislados de carácter operativo, evidenciando una afectación sostenida en la continuidad de la información.* *En consecuencia, la presencia de estos vacíos, independientemente de su origen, compromete la representatividad temporal del monitoreo y limita la capacidad de verificar de manera integral el comportamiento del ruido en el área de influencia durante el periodo evaluado. Esta situación resulta particularmente relevante en franjas horarias asociadas a restricciones operacionales, en las cuales la*

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

ausencia de información impide verificar de manera certera el cumplimiento de la configuración operacional aprobada.

De igual forma, limita la posibilidad de dar respuesta con confiabilidad a las PQRSD asociadas a eventos de ruido y restringe la capacidad de esta Autoridad Ambiental para ejercer de manera adecuada sus funciones de control y seguimiento sobre el comportamiento acústico del proyecto.

En este contexto, si bien la red de monitoreo cuenta con infraestructura instalada y criterios técnicos de localización, la evidencia analizada demuestra que no se asegura la continuidad operativa integral ni la disponibilidad completa de datos en todas las estaciones durante el periodo evaluado.

En este contexto, la información presentada no permite verificar que la cantidad y localización de las estaciones de monitoreo garanticen el cubrimiento de la totalidad del área de influencia durante los 365 días del año, conforme a lo exigido por la Submedida 3.

En consecuencia, esta Autoridad Nacional concluye que la AEROCIVIL NO CUMPLE con la Submedida 3, en lo relacionado con la garantía de cubrimiento continuo del área de influencia, en tanto no se asegura la disponibilidad completa, continua y trazable de los datos de monitoreo en la totalidad de las estaciones de la red.

***Submedida 4.** El SVCA deberá operar las 24 horas, los 365 días del año de forma continua e ininterrumpida, por lo que deberá contar con sistemas de alimentación de respaldo que garanticen la continuidad de la operación de las estaciones de monitoreo de ruido inteligente.*

En la verificación de la información presentada por la AEROCIVIL mediante el radicado ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025, se constató que la Ficha PSM-01 “Manejo y control de ruido” fue objeto de ajustes, evidenciándose la inclusión de la actividad descrita en el subnumeral 1.3, en la cual se establece que el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA) deberá operar de forma continua e ininterrumpida, las 24 horas del día y los 365 días del año, así como contar con sistemas de alimentación de respaldo que garanticen la continuidad operativa de las estaciones de monitoreo de ruido inteligente.

Adicionalmente, en los informes de monitoreo de ruido aeronáutico se describe que el sistema cuenta con estaciones equipadas con componentes de autosuficiencia energética, tales como baterías, paneles solares y reguladores de voltaje, lo cual resulta consistente con lo evidenciado durante la visita de seguimiento en campo efectuada del 18 al 20 de febrero de 2026, donde se verificó la existencia de dichos sistemas en las estaciones de monitoreo. Así mismo, se reporta que algunas estaciones cuentan con conexión a red eléctrica domiciliaria, lo cual hace parte de la configuración operativa del sistema, como lo es la EMRI_02.

En este sentido, la información presentada permite evidenciar que el SVCA dispone de una infraestructura técnica orientada a garantizar la continuidad de la operación, en términos de disponibilidad de energía y funcionamiento de los equipos de monitoreo.

No obstante, en los informes técnicos del periodo evaluado se reportan “novedades técnicas del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental”, en las cuales se documentan eventos asociados a errores eléctricos, fallas en componentes como tarjetas de almacenamiento, problemas de conectividad y actividades de mantenimiento o reemplazo de equipos en diferentes estaciones. Estas situaciones se reflejan en porcentajes de adquisición de datos inferiores al 100 %, como se detalló en la submedida anterior.

Sin perjuicio de lo anterior, no se evidencia que dichas novedades hayan sido reportadas a esta Autoridad Nacional en los términos establecidos en el subnumeral 3.1.1 del numeral 3 del artículo octavo del Auto 9680 de noviembre de 2023, el cual establece que, ante la detección de fallas en el registro de información, el titular debe informar en un plazo máximo de 48 horas las causas del evento, indicando la estación afectada, su localización, la fecha y hora de inicio, así como la fecha de finalización real o estimada. En este sentido,

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

la información presentada en los informes periódicos no sustituye ni sustenta el cumplimiento de este requerimiento, en tanto no garantiza la oportunidad ni el nivel de detalle exigido por el acto administrativo.

En este punto, es importante precisar que la obligación de operación continua e ininterrumpida del SVCA (24 horas al día, 365 días del año) guarda relación con lo analizado en el marco de la Submedida 1 y la Submedida 3, en las cuales se evaluó la disponibilidad, continuidad y trazabilidad de la información generada por la red de monitoreo.

En efecto, como se evidenció en dichos análisis, la información reportada presenta vacíos de datos, interrupciones en el registro y limitaciones en la trazabilidad de la información, lo cual impide constatar la continuidad plena del monitoreo en los términos exigidos en dichas submedidas.

No obstante, desde el alcance específico de la presente submedida, la verificación se centra en la existencia de sistemas de alimentación de respaldo y en la capacidad instalada del sistema para garantizar la continuidad operativa, y no en la validación directa de la continuidad de los datos, la cual fue objeto de análisis en las submedidas previamente mencionadas.

En este sentido, si bien se identifican eventos que afectan la disponibilidad de información, con la información disponible no es posible establecer si dichas situaciones corresponden a fallas en los sistemas de alimentación de respaldo, a condiciones operativas propias de los equipos, o a aspectos asociados a la adquisición, almacenamiento o transmisión de los datos hacia la Autoridad Ambiental.

En consecuencia, no es posible verificar de manera detallada el desempeño efectivo de los sistemas de alimentación de respaldo frente a los eventos reportados, ni establecer su relación con las interrupciones identificadas en la información disponible.

Con base en la información presentada por AEROCIVIL y la revisión documental del expediente, esta Autoridad Ambiental concluye que la Submedida 4 CUMPLE, en tanto se evidencia la existencia de infraestructura y sistemas de alimentación de respaldo orientados a garantizar la operación continua de las EMRI.

No obstante, la información disponible no permite verificar de manera detallada el desempeño de dichos sistemas frente a los eventos que afectan la disponibilidad de datos, ni la trazabilidad de las causas asociadas a las interrupciones reportadas, lo cual limita la evaluación integral de la operación continua e ininterrumpida del sistema en los términos establecidos en la submedida.

- ***Indicador Operación del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental y sus módulos web de manera continua sobre el área de influencia directa y sobre las trayectorias de los procedimientos aéreos.***

  "(…)

  (Ver imagen de la página 533 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

  (…)"

El indicador se define como la relación entre la cantidad de estaciones en operación y el total de estaciones de monitoreo del SVCA, expresado en porcentaje. Para el periodo evaluado, el titular reporta un valor del 98%, lo cual indicaría que la mayoría de las estaciones se encuentran en operación.

Desde el punto de vista matemático, el indicador es consistente para medir la disponibilidad operativa del sistema, en tanto evalúa la proporción de estaciones activas respecto del total instalado. No obstante, desde el punto de vista técnico, el indicador presenta limitaciones frente a la obligación establecida en la Submedida

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

4 de la Medida 1, la cual exige la operación continua e ininterrumpida del SVCA durante las 24 horas del día y los 365 días del año.

En este sentido, el indicador únicamente refleja el estado general de operación de las estaciones, sin que su resultado sea equivalente a lo evaluado en la submedida, ni permita verificar la continuidad real del registro de datos, la existencia de interrupciones parciales o intermitencias, así como la calidad y completitud de la información registrada. En consecuencia, una estación puede ser reportada como en operación dentro del cálculo del indicador, aun cuando presente fallas o pérdida de datos, situación que no es capturada por la fórmula utilizada.

Adicionalmente, no se evidencia en la información allegada el detalle de periodos de indisponibilidad, fallas del sistema o eventos que hayan afectado la continuidad del monitoreo, lo cual limita la trazabilidad del indicador frente a la exigencia normativa.

En este contexto, si bien el indicador es matemáticamente válido para estimar la disponibilidad operativa del sistema, ***NO RESULTA SUFICIENTE PARA VERIFICAR EL CUMPLIMIENTO DE LA SUBMEDIDA 4*** *de la Medida 1, en tanto no permite evidenciar la operación continua e ininterrumpida del SVCA ni la calidad de los datos registrados durante el periodo evaluado.*

Submedida 5. *Puntualizar las estaciones pertenecientes a la red de monitoreo de ruido del SVCA que realizarán seguimiento y aplicación en el marco de ejecución del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado por parte de los operadores aéreos. De conformidad a la Resolución 1599 de 2020 o sus posibles actualizaciones.*

En el marco del ICA 21, con el fin de verificar el cumplimiento de la Submedida 5, se revisó el formato ICA 1a, en el cual AEROCIVIL señala lo siguiente:

> *"(…) A lo largo del periodo de informe, se llevaron a cabo mediciones de presión sonora en las estaciones que se enumeran a continuación:*
>
> *Pista norte: EMRI_1, EMRI_2, EMRI_10.*
> *Pista sur: EMRI_3, EMRI_37, EMRI_23.*
>
> *Mediante oficio radicado bajo el número 2025261030018457 del 2 de mayo de 2025, se remitió para conocimiento y análisis el informe técnico de reestructuración parcial de algunas estaciones de la red de monitoreo de ruido del Aeropuerto Internacional El Dorado, en cumplimiento de lo establecido en las Resoluciones 1728 de 2021, 0301 de 2022 y 0801 de 2022, emitidas por esa Autoridad Ambiental. Dentro del mencionado informe, se reportó el cambio de la estación EMRI_30 a EMRI_37.*
>
> *Ver Anexo 3. Reportes de laboratorio – Ruido. (…)"*

A partir de lo anterior, se evidencia que la AEROCIVIL presenta un subconjunto de estaciones que, según lo informado, habrían sido utilizadas para la medición de presión sonora en el marco del seguimiento.

No obstante, desde el punto de vista técnico y normativo, la obligación de "puntualizar" estaciones no se limita a su simple enumeración, sino que implica su identificación conforme al protocolo adoptado, la justificación técnica de su selección, la demostración de su uso efectivo en la evaluación de cumplimiento y la verificación de que dichas estaciones conservan condiciones técnicas consistentes con las requeridas para la medición de niveles máximos de ruido por operación aérea.

En este sentido, el Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los Niveles de Ruido en la Operación Aérea, adoptado mediante la Resolución 1599 de 26 de agosto de 2020, establece que el

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

seguimiento y control se realiza de manera unitaria por operación aérea, considerando las superaciones del nivel máximo permisible de 94 dBA Lmax, a partir de estaciones definidas en función de su ubicación respecto a cabeceras de pista, trayectorias de vuelo y representatividad del impacto acústico.

Ahora bien, en los informes mensuales de monitoreo de ruido aeronáutico y correlación, como por ejemplo en el correspondiente a junio de 2025, AEROCIVIL señala lo siguiente:

> *"(…) Desde el día 24 la estación EMRI 30 fue cambiada de su posición y puesta en otro lugar el día 28 de noviembre con el nombre EMRI 37, debido al cambio de posición, ya no se hará seguimiento con la actual metodología de seguimiento de altitud de vuelo y abatimiento de ruido (…)"*

Esta afirmación resulta relevante, en tanto evidencia que el cambio de ubicación de la estación implicó una modificación en las condiciones técnicas bajo las cuales se realizaba el seguimiento del ruido aeronáutico, sin que se establezca de manera expresa la correspondencia de dichas condiciones con las requeridas por el protocolo.

En este contexto, es importante precisar que, aunque la evaluación del cumplimiento del nivel máximo permisible de 94 dBA Lmax se realiza por operación individual, dicha evaluación depende de la adecuada localización de las estaciones de monitoreo, en tanto estas cumplen funciones diferenciadas según su proximidad a las trayectorias de vuelo.

Particularmente, estaciones ubicadas en condiciones cercanas a las cabeceras permiten capturar niveles máximos de ruido con mayor sensibilidad, mientras que estaciones en condiciones medias o lejanas registran niveles atenuados del mismo evento. En consecuencia, estas estaciones no son equivalentes ni intercambiables dentro del esquema de evaluación.

Así, la detección de eventos en estaciones como EMRI_3 o EMRI_23 no necesariamente permite verificar las condiciones de máxima exposición acústica que podrían presentarse en estaciones con ubicación distinta, lo cual resulta relevante para la determinación de superaciones del umbral de 94 dBA Lmax.

En este sentido, la reubicación de la estación EMRI_30 y su transformación en EMRI_37, sumada al reconocimiento de que dicho cambio implicó una modificación en la metodología de seguimiento aplicada, introduce un elemento de incertidumbre en la evaluación del cumplimiento, en tanto no se evidencia que las condiciones actuales permitan mantener la misma capacidad de análisis frente a los niveles máximos de ruido.

Adicionalmente, si bien el protocolo contempla su actualización bianual, esta condición implica que las modificaciones que afecten estaciones relevantes para la evaluación deben ser incorporadas formalmente en el instrumento técnico o sustentadas mediante un análisis que garantice su coherencia metodológica. No obstante, en la información aportada no se evidencia que el reemplazo de la estación EMRI_30 haya sido acompañado de una actualización del protocolo ni de una validación técnica que permita verificar la equivalencia funcional de la nueva ubicación.

En consecuencia, con la información presentada no es posible verificar que la identificación de eventos acústicos, su correlación con operaciones aéreas y la determinación de superaciones del nivel máximo permisible se estén realizando, para el periodo del ICA 21, bajo condiciones técnicas verificables y consistentes con las definidas en el Protocolo adoptado mediante la Resolución 1599 de 2020.

Por lo anterior, y con base en la información evaluada en el marco del ICA 21 (periodo enero – junio de 2025), esta Autoridad Ambiental concluye que ***la AEROCIVIL NO CUMPLE con la Submedida 5,*** *en tanto no ha demostrado de manera verificable, trazable y técnicamente sustentada que la evaluación de cumplimiento de los niveles máximos de ruido se realice con base en las estaciones definidas en el protocolo, que dichas estaciones conserven condiciones técnicas consistentes con las requeridas para la medición del nivel*

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

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

máximo permisible, ni que las modificaciones realizadas en la red hayan sido incorporadas o justificadas dentro del instrumento técnico vigente.

Lo anterior, introduce incertidumbre en la representatividad de la medición y puede afectar la determinación de superaciones del nivel máximo permisible de 94 dBA Lmax, comprometiendo la validez de los resultados utilizados para el control de las operaciones aéreas.

Submedida 6. *El Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA) permitirá de manera integral la atención oportuna a las quejas e inquietudes referente a niveles de presión sonora producto de la operación aérea. Esta medida se ejecutará mediante la instalación temporal de estaciones de monitoreo móvil con presentación y entrega de resultados.*

En el marco del ICA 21, con el fin de verificar el cumplimiento de la Submedida 6, se revisó el formato ICA 1a, en el cual la AEROCIVIL señala lo siguiente:

> *"(…) La entidad contratista K2 Ingeniería, responsable de la ejecución de los programas de monitoreo de la calidad del aire y del ruido, ha establecido un protocolo específico destinado a la gestión y atención de PQRDS (Peticiones, Quejas, Reclamos, Dudas y Sugerencias) relacionadas con sucesos vinculados a niveles de ruido y emisiones atmosféricas. Sin embargo, para el periodo de reporte no hubo la necesidad de instalar una estación temporal asociada a las PQRS (…)"*

A partir de lo anterior, se evidencia que el titular sustenta el cumplimiento de la submedida en la existencia de un protocolo de gestión de PQRSD y en la afirmación de que no fue necesario implementar monitoreo en campo mediante estaciones móviles durante el periodo evaluado.

No obstante, desde el enfoque técnico de seguimiento ambiental, la Submedida 6 no se satisface con la sola existencia de un protocolo ni con afirmaciones generales. La obligación implica la atención oportuna e integral de las quejas, lo cual requiere su evaluación técnica, la definición de criterios objetivos de análisis y la implementación de acciones verificables en campo cuando las condiciones lo ameriten.

En este sentido, a partir de la revisión del expediente, se evidencia que para el periodo comprendido entre el 14 de abril de 2025 y el 13 de febrero de 2026, esta autoridad registro 43 PQRSD asociadas a presuntas afectaciones por ruido aeronáutico, de las cuales 38 fueron trasladadas a AEROCIVIL para su atención, abarcando múltiples sectores del área de influencia.

Particularmente, se identifican PQRSD en sectores como Barrios Unidos y Teusaquillo, donde, conforme al análisis de la red de monitoreo efectuado en las submedidas precedentes, no se cuenta con estaciones fijas de monitoreo de ruido. Esta condición implica que dichos sectores no disponen de información directa y continua que permita caracterizar las condiciones acústicas reportadas por la comunidad.

En este contexto, la Submedida 6 constituye el mecanismo técnico previsto para suplir estas limitaciones de cobertura mediante la implementación de monitoreo móvil. No obstante, en la información presentada no se evidencia que las PQRSD registradas en estos sectores hayan sido objeto de una evaluación técnica específica orientada a determinar la necesidad de implementar estaciones móviles.

Adicionalmente, no se presenta una caracterización técnica consolidada de las PQRSD en términos de localización, recurrencia o tipología, criterios técnicos definidos para priorizar o descartar la implementación de monitoreo en campo; análisis de correlación entre las quejas y la operación aérea; ni la trazabilidad entre las PQRSD recibidas y las decisiones adoptadas en materia de seguimiento en sitio.

Así mismo, si bien se evidencian respuestas emitidas por AEROCIVIL a las PQRSD, estas corresponden principalmente a actuaciones de carácter documental, sin que se demuestre la implementación de acciones de verificación en campo, ni el uso del monitoreo móvil como herramienta de evaluación ambiental.

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

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

En este sentido, la afirmación del titular respecto a que "no hubo necesidad de instalar estaciones temporales" no se encuentra soportada en un análisis verificable. Desde el enfoque de seguimiento ambiental, la decisión de no implementar monitoreo en campo debe estar sustentada en criterios objetivos, tales como la caracterización de las quejas, su localización, recurrencia, intensidad o su correlación con la operación aérea.

No obstante, en la información presentada no se evidencian dichos criterios ni el análisis técnico que permita justificar la no implementación de estaciones móviles, particularmente en sectores donde no existe cobertura directa de la red de monitoreo. En consecuencia, la ausencia de monitoreo en campo no puede ser verificada como una decisión técnicamente sustentada.

De igual manera, no se evidencia una articulación entre la gestión de las PQRSD y el sistema de monitoreo de ruido, ni ajustes metodológicos respecto de periodos anteriores, manteniéndose un enfoque centrado en la gestión administrativa de las solicitudes. Desde el punto de vista técnico, las PQRSD constituyen un insumo relevante para el seguimiento ambiental, en tanto permiten analizar la frecuencia, localización y características de los eventos reportados por la comunidad, lo cual puede orientar la evaluación de la cobertura del monitoreo y la pertinencia de la red instalada.

En este contexto, la información presentada no permite verificar que las decisiones relacionadas con la no implementación de monitoreo mediante estaciones móviles hayan estado sustentadas en un análisis técnico objetivo. De igual forma, no se evidencia que dichas solicitudes hayan sido incorporadas de manera integral como insumo para el seguimiento ambiental, en los términos previstos en la submedida.

*Con base en la información presentada por la AEROCIVIL y la revisión documental del expediente, esta Autoridad Ambiental concluye que **NO CUMPLE** con la Submedida 6, en tanto no se evidencia la evaluación técnica de las PQRSD ni la justificación técnica de la no implementación de monitoreo en campo mediante estaciones móviles, conforme a lo exigido por la submedida.*

***Submedida 7.** La AEROCIVIL cuando detecte que una estación del sistema de monitoreo (fija o móvil) no está registrando información, debe reportar en una temporalidad máxima de 1 semana a la ANLA, las posibles razones de la falta de registro de niveles de presión sonora total o parcial, especificando la estación, localización, fecha y hora de inicio del suceso y su fecha de finalización real o probable.*

En el marco del ICA 21, y con el fin de verificar el cumplimiento de la Submedida 7, se revisó el formato ICA 1a y la información documental allegada por AEROCIVIL, sin que se evidencie reporte alguno asociado a eventos de ausencia de registro de niveles de presión sonora en estaciones del sistema de monitoreo, ni la notificación a esta Autoridad dentro de la temporalidad establecida.

Al respecto, se precisa que esta obligación también se encuentra establecida en el subnumeral 3.1.1 del numeral 3 del artículo octavo del Auto 9680 de 22 de noviembre de 2023, el cual dispone que, ante la detección de fallas en el registro de información, el titular debe informar a la ANLA dentro de un plazo máximo de 48 horas las causas del evento, indicando la estación afectada, su localización, la fecha y hora de inicio, así como la fecha de finalización real o estimada. En este sentido, no se evidencia el cumplimiento de lo dispuesto en el citado acto administrativo.

No obstante, a partir del análisis independiente de la información FIS contenida en los archivos tipo Event List en formato .csv, remitidos por el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA), se identificaron múltiples eventos en los cuales diferentes estaciones de la red presentan días completos sin registro de información, lo cual constituye evidencia objetiva de interrupciones en la disponibilidad de datos.

En particular, se identifican eventos en los cuales diferentes estaciones de la red presentan ausencia total de información durante días completos de monitoreo (24 horas continuas sin registro de datos). Esta condición se evidenció en estaciones como F001, F003, F004, F005, F007, F008, F011, F015, F017 y F018,

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

FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido
así como en las estaciones F020, F021, F024, F028, F029, F032, F034, F035, F037 y F038, con ocurrencia en distintas fechas a lo largo del periodo evaluado, incluyendo eventos en 2025 y casos reiterados durante enero de 2026, como se evidencia en la tabla de la submedida 1. *El análisis de esta información evidencia que:* • *en algunos casos se presentan días consecutivos sin información, lo cual indica interrupciones prolongadas;* • *existen estaciones con múltiples eventos distribuidos en el tiempo;* • *y se identifican eventos cercanos a la fecha de corte del seguimiento, lo cual evidencia que la situación persiste.* *Desde el enfoque técnico, la existencia de días completos sin registro de información constituye una condición que debió ser detectada por el sistema de monitoreo y, en consecuencia, reportada a la ANLA dentro del término máximo de una (1) semana, conforme a lo establecido en la submedida.* *Sin embargo, no se evidencia en el ICA 21 ni en el expediente la remisión de reportes asociados a estos eventos, ni la justificación de las causas de la ausencia de información, ni la identificación de las estaciones afectadas en los términos exigidos por la obligación.* *Adicionalmente, no se presentan reportes individuales por evento; información sobre fecha y hora de inicio y finalización de las fallas; análisis de causas asociadas a la ausencia de datos; ni trazabilidad entre la detección del evento y su reporte a la Autoridad Ambiental.* *En este sentido, la información presentada por el titular no permite evidenciar el cumplimiento de la obligación de reporte oportuno, ni la existencia de un procedimiento efectivo de detección, gestión y notificación de eventos de pérdida de información en el sistema de monitoreo.* *Es importante precisar que el presente análisis se fundamenta exclusivamente en la información efectivamente reportada y disponible para seguimiento por parte de la ANLA.* *En este contexto, la información presentada no permite verificar el reporte oportuno a la ANLA de los eventos de ausencia de registro de niveles de presión sonora, ni el cumplimiento de la temporalidad máxima establecida en la submedida.* *Con base en la información presentada por AEROCIVIL y la revisión documental del expediente, esta Autoridad Ambiental concluye que* ***la AEROCIVIL NO CUMPLE*** *con la Submedida 7, en tanto no se evidencia el reporte a la ANLA de los eventos de ausencia de información en las estaciones del sistema de monitoreo dentro del plazo máximo de una (1) semana, conforme a lo exigido por la obligación.*
MEDIDA 4. Garantizar las siguientes actividades en campo sobre la red de monitoreo de ruido pertenecientes al SVCA. *Durante la revisión del expediente LAM0209, se verificó que la AEROCIVIL radicó el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA 21, correspondiente al período comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025.* *En dichos informes, el titular presentó información asociada a la submedida 1 y sus respectivos literales, la cual se encuentra consignada en el formato ICA 1a, conforme se describe a continuación:* *Submedida 1 Se realizarán visitas técnicas de mantenimiento a cada estación de monitoreo de ruido con el fin de generar las siguientes actividades:* *(…)*

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

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

g Verificación acústica en campo de los sonómetros y auto ajuste por factores de correcciones internas que son ejecutadas por el equipo (sonómetro), en donde si existe un factor de ajuste acústico por la verificación de calibrador acústico superior a 1.0 dB, el sonómetro deberá suspender las mediciones y llevado a revisión en laboratorio acreditado.

h Verificación eléctrica de los sonómetros y auto ajuste por factores de correcciones internas que son ejecutadas por el equipo (sonómetro), en donde si existe un factor de ajuste no validado por la verificación interna, el sonómetro deberá suspender las mediciones y llevado a revisión en laboratorio acreditado.

Con el fin de verificar el cumplimiento de las submedidas g y h de la Medida de Seguimiento y Monitoreo No. 4 de la Ficha PSM-01 "Manejo y Control del Ruido", se revisó la información presentada por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a del ICA 21, así como los soportes contenidos en el Anexo 12.5 "Mantenimiento", correspondientes a los informes técnicos operativos CMAA para el periodo enero a junio de 2025.

En el formato ICA 1a, AEROCIVIL indica de manera general que:

> *"(…) Durante el período de informe, se llevó a cabo la revisión de los equipos pertenecientes a las estaciones de monitoreo de ruido (…)"*

Manteniendo una estructura descriptiva similar a la reportada en periodos anteriores, sin detallar explícitamente los resultados de los factores de ajuste acústico y eléctrico ni los eventos asociados a posibles desviaciones.

No obstante, en verificación de lo anterior, esta Autoridad consultó los registros contenidos en los formatos de mantenimiento formato FOM503, incluidos en el Anexo 12.5 "Mantenimiento", tomando como ejemplo el mes de mayo, en los cuales se documenta la revisión mensual o verificación in situ de los sonómetros por estación. En dichos formatos se registra información relacionada con las lecturas de verificación, valores iniciales y finales, factores de corrección, verificación de voltajes y condiciones operativas de los equipos, lo cual permite evidenciar la ejecución de las verificaciones acústicas y eléctricas en campo, como se evidencia continuación. en la imagen de la página 551 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.

No obstante, durante la revisión de los formatos de verificación tipo FOM, se identificaron algunas inconsistencias en el registro de las mediciones de calibración, particularmente en la correspondencia entre las lecturas iniciales, finales y los factores de corrección reportados. En ciertos casos, se observan variaciones significativas entre las lecturas registradas que no guardan coherencia con el nivel del calibrador utilizado, así como la presencia de más de un valor de factor de corrección en un mismo formato, lo cual dificulta la interpretación técnica de los resultados. Sin embargo, no se evidencia que dichas inconsistencias hayan derivado en la identificación de factores de ajuste acústico superiores a 1.0 dB ni en la necesidad de suspensión de equipos, por lo que se consideran como posibles errores de diligenciamiento o registro. En este sentido, se recomienda fortalecer la calidad y consistencia en el registro de la información metrológica, con el fin de garantizar la trazabilidad y confiabilidad de los datos

De igual manera, los informes técnicos operativos CMAA describen las actividades realizadas durante las jornadas de mantenimiento, como se evidencio en la submedida precedente, tales como:

> *"(…)*
> *• Se verifica en el primer momento que el sonómetro se encuentre encendido y midiendo.*
> *• Se pausa la medición con el fin de no generar alteraciones en la medición.*
> *• Medición de voltajes en panel, batería, regulador y sonómetro.*
> *• Verificación de posibles errores que emita el sonómetro.*
> *(…)"*

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

FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido
Lo cual evidencia la ejecución de controles operativos orientados a la validación del comportamiento acústico y eléctrico de los sonómetros. *Adicionalmente, durante la visita técnica de seguimiento realizada entre el 18 y el 20 de febrero de 2026, esta Autoridad evidenció en campo la ejecución de dichas actividades por parte del personal técnico, incluyendo la pausa de la medición para evitar alteraciones, la verificación de voltajes, la revisión del estado del equipo y el registro de estas acciones en bitácoras de mantenimiento, en concordancia con los procedimientos establecidos.* *En este sentido, si bien en el formato ICA 1a no se reportan de manera explícita los factores de ajuste acústico ni eléctrico, la información contenida en los formatos FOM503, los informes técnicos operativos y la verificación en campo permiten evidenciar que las actividades de verificación acústica y eléctrica se ejecutan de manera sistemática.* *Asimismo, de la revisión de los registros disponibles no se identifican evidencias de factores de ajuste acústico superiores a 1.0 dB ni de factores eléctricos no validados que hayan requerido la suspensión de mediciones o el retiro de los equipos para su envío a laboratorio acreditado durante el periodo evaluado, conforme a lo establecido en las submedidas.* *En consecuencia, con base en la información documental revisada, los registros técnicos disponibles y la verificación en campo realizada por esta Autoridad, se concluye que la AEROCIVIL da cumplimiento a las submedidas g y h de la Medida de Seguimiento y Monitoreo No. 4 de la Ficha PSM-01 "Manejo y Control del Ruido".* *i Renovación anual de certificado de calibración para los sonómetros y calibradores mediante la metodología de límites de aceptación de la norma IEC: IEC61672-1 e IEC 60942, mediante laboratorio acreditado por ONAC en tal fin.* *Con el fin de verificar el cumplimiento de la Submedida No. 4 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 4 de la Ficha PSM-01 "Manejo y Control del Ruido", se revisó la información presentada por AEROCIVIL en el formato ICA 1a del ICA 21, así como los soportes documentales contenidos en el Anexo 12.5 "Mantenimiento" y los certificados de calibración aportados para el periodo evaluado.* *En el formato ICA 1a, AEROCIVIL señala de manera general que:* *"(...) Los certificados de calibración de los sonómetros y calibradores se encuentran en el informe de monitoreo de ruido ambiental. Ver Anexo 3. Reportes de laboratorio - 2. Ruido (...)"* *En verificación de lo anterior, esta Autoridad consultó los certificados de calibración allegados, evidenciando que estos corresponden tanto a calibradores acústicos como a sonómetros utilizados en la red de monitoreo.* *En el caso de los calibradores acústicos, se identificó que cuentan con certificados emitidos por laboratorios especializados, en los cuales se establece que:* *"(…) Los ensayos periódicos fueron realizados de acuerdo con los procedimientos de la norma IEC 60942:2017, Anexo B (…)"* *Asimismo, dichos certificados indican que:* *"(…) el calibrador acústico presentado para la verificación periódica es conforme con todas las especificaciones de la clase 1 de la Norma IEC 60942:2017 (…)"*

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

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

Lo anterior permite evidenciar que los equipos utilizados para la verificación acústica cumplen con los estándares técnicos exigidos por la normativa internacional aplicable, así como con condiciones de trazabilidad metrológica, incertidumbre de medición y referencia al Sistema Internacional de Unidades (SI).

No obstante, al analizar la vigencia de dichos certificados presentados para el periodo evaluado, se evidenció que algunos de los calibradores presentan fechas de calibración anteriores al periodo ICA 21, encontrándose vencidos durante varios meses del año 2025, tal como se resume en la tabla "Historial de Calibraciones y Certificación de Calibradores acústicos" de la página 553 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.

En la precitada tabla se observa que equipos como los identificados con seriales 34344468 y 34554782 presentan certificados con fecha de calibración del año 2023, encontrándose vencidos durante el periodo evaluado, mientras que otros equipos cuentan con renovación parcial hacia los meses finales (mayo y junio de 2025).

En cuanto a los sonómetros, se realizó la revisión detallada de los certificados de calibración asociados a cada estación EMRI, consolidada en la tabla de seguimiento por meses (enero a junio de 2025), en la cual se evidencia el estado de vigencia de los certificados a 0° y 90°, así como la disponibilidad de soportes documentales.

(Ver tabla "Historial de Calibraciones y Certificación de sonómetros" de las páginas 553 a 555 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Del análisis de la tabla anterior se evidencia lo siguiente:

- *Existencia de certificados de calibración vigentes para varios equipos durante una parte del periodo evaluado.*
- *Pérdida de vigencia de certificados en el transcurso del periodo (principalmente entre febrero y abril de 2025), sin renovación inmediata en algunos casos.*
- *Ausencia de soporte documental en algunos meses (especialmente mayo y junio), aun cuando previamente los equipos contaban con calibración vigente.*
- *Casos puntuales en los que no se evidencia certificado vigente en todo el periodo.*
- *Falta de incorporación sistemática de certificados de filtros de tercios de octava en los anexos documentales.*

Sin embargo, es importante resaltar que durante la visita técnica realizada entre el 18 y el 20 de febrero de 2026, esta Autoridad verificó en campo el estado operativo y de calibración de las estaciones EMRI, incluyendo, entre otras, las estaciones EMRI_07, EMRI_03, EMRI_23, EMRI_38, EMRI_35, EMRI_10, EMRI_33, EMRI_02, EMRI_01, EMRI_08, EMRI_15, EMRI_19, EMRI_13, EMRI_24, EMRI_11, EMRI_05, EMRI_29, EMRI_04 y EMRI_17.

En dicha visita se evidenció que:

- *Los sonómetros instalados en las estaciones contaban con certificados de calibración vigentes.*
- *Se disponía de certificados a 0° y 90°, así como certificados asociados a filtros de tercios de octava.*
- *La verificación acústica en campo se realizaba mediante calibradores acústicos debidamente certificados.*
- *Los equipos se encontraban operativos y en condiciones adecuadas de medición.*

Lo anterior evidencia que, aunque en la revisión documental del ICA 21 se identifican vacíos temporales en la presentación de certificados o en su renovación oportuna, en la operación actual del sistema los equipos cuentan con calibración vigente y trazable, garantizando la confiabilidad de las mediciones; asimismo, se

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

FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido
observa un avance en la implementación de procesos de calibración y en la disponibilidad de equipos con certificación vigente durante la operación en campo, lo que permite inferir un fortalecimiento progresivo en la gestión metrológica del sistema de monitoreo. *En este sentido, se identifica que las diferencias observadas no corresponden únicamente a aspectos de gestión documental, sino que para el periodo evaluado del ICA 21 se evidencian incumplimientos asociados a la renovación anual de los certificados de calibración, ya sea por ausencia de soportes o por no haberse realizado oportunamente la calibración de algunos equipos dentro del periodo de vigencia establecido (un año). No obstante, durante la visita de verificación realizada en el año 2026 se evidenció que las estaciones inspeccionadas contaban con certificados de calibración vigentes, lo que permite establecer que se han implementado acciones de mejora en la gestión metrológica del sistema, sin que ello implique una validación total para la totalidad de los equipos no verificados en campo.* *En consecuencia, con base en la información documental revisada en el formato ICA 1a del ICA 21, los certificados de calibración allegados y las tablas de verificación de vigencia por estación, se concluye que la* ***AEROCIVIL NO CUMPLE*** *con lo establecido en la Submedida No. 4 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo No. 4 de la Ficha PSM-01 "Manejo y Control del Ruido", teniendo en cuenta que durante el periodo evaluado se evidencian incumplimientos asociados a la renovación anual de certificados de calibración de algunos equipos, así como ausencia de soportes en determinados meses, lo cual limita la verificación de la trazabilidad metrológica.* *Indicador 2 – Realizar visita técnica mensual de mantenimiento a las estaciones de la red de monitoreo de ruido del SVCA del Aeropuerto Internacional El Dorado* *El indicador se define como la relación entre el número de visitas realizadas en campo en el mes y las visitas programadas, expresado en porcentaje. Para el periodo evaluado, el titular reporta un valor del 100%, lo cual indicaría el cumplimiento de la programación de mantenimiento establecida.* *Desde el punto de vista matemático, el indicador es consistente para medir el grado de ejecución de las actividades programadas, en tanto permite verificar la correspondencia entre lo planificado y lo ejecutado.* *No obstante, desde el punto de vista técnico, el indicador presenta limitaciones frente a la obligación establecida en la Submedida 1 de la Medida 4, la cual no solo contempla la realización de visitas, sino la ejecución de actividades de mantenimiento, verificación, calibración y ajuste orientadas a garantizar el adecuado funcionamiento de las estaciones y la calidad de las mediciones.* *En este sentido, el indicador únicamente da cuenta del cumplimiento en la realización de las visitas, sin que su resultado sea equivalente a lo evaluado en la submedida, ni permita verificar las condiciones técnicas de los equipos, los resultados obtenidos en dichas visitas, las posibles desviaciones identificadas o las acciones correctivas implementadas. Adicionalmente, se observa una inconsistencia entre el valor reportado del 100% y la información del periodo 2025, en el cual se evidenció que algunas estaciones no fueron objeto de visitas mensuales, lo que limita la confiabilidad del indicador y su trazabilidad frente a la ejecución real de las actividades de mantenimiento.* *Adicionalmente, no se evidencia en la información allegada el detalle técnico de las actividades ejecutadas durante las visitas, ni su incidencia sobre el desempeño del sistema de monitoreo, lo cual limita la trazabilidad del indicador frente a la exigencia normativa.* *En este contexto, si bien el indicador es matemáticamente válido para verificar la ejecución de las actividades programadas, no resulta suficiente para evidenciar el cumplimiento de la Submedida 1 de la Medida 4, en tanto no permite verificar la efectividad del mantenimiento ni su impacto sobre la calidad de la medición del ruido aeronáutico.*
MEDIDA 5. Análisis de Resultados en las estaciones de monitoreo pertenecientes al SVCA

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

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

Realizar informes bimensuales de resultados de indicadores acústicos evaluados por ruido ambiental y ruido aeronáutico, el cual se diferencia en evaluar los resultados del aporte energético producto exclusivamente de la fuente sonora del sobrevuelo de aeronaves en las estaciones de monitoreo.

Submedida 2. *Para el caso de las molestias relacionadas al tipo de ruido emitido, se evaluará lo recomendado en la ISO 1996-2 en relación con los análisis de componentes tonales, donde indica que los ajustes deberán aplicarse solo si dichas componentes son audibles en el receptor, por lo cual se deberán efectuar evaluaciones especificas a partir de análisis FFT en cada uno de los puntos de monitoreo, identificando si las componentes tonales existentes tienen una asociación directa con un modelo o grupo de aeronaves a fin de trabajar específicamente en la problemática.*

Con el fin de verificar el cumplimiento de la Submedida No. 2 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo No. 5 de la Ficha PSM-01 "Manejo y Control del Ruido", se revisó la información presentada por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a del ICA 21, así como los soportes documentales contenidos en los informes de monitoreo de ruido ambiental del periodo evaluado.

En el formato ICA 1a, la AEROCIVIL reporta que:

> *"(…) Durante el periodo de reporte para los datos monitoreados se llevó a cabo la debida corrección relacionada con tonalidad e impulsividad. Ver Anexo 3: Reporte de Laboratorio (…)"*

En verificación de lo anterior, esta Autoridad Nacional consultó el Anexo 3 "Reportes de laboratorio – Ruido", identificando en los informes mensuales de ruido ambiental del ICA 21, específicamente en el anexo 4, las tablas de niveles en las cuales se incluyen los factores de corrección por tonalidad (KT) e impulsividad (KI), aplicados a los niveles de presión sonora registrados en cada estación de monitoreo.

"(…)

(Ver "tabla de niveles de ruido ambiental – Enero de 2025" de la página 560 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

(…)"

De la revisión de dichas tablas, se evidencia que la AEROCIVIL continúa incorporando de manera sistemática los ajustes por tonalidad (KT) e impulsividad (KI) en el procesamiento de los datos de ruido ambiental, registrando estos factores para las jornadas diurnas y nocturnas en las diferentes estaciones de monitoreo.

Lo anterior permite establecer que existe una aplicación operativa de correcciones sobre los niveles de presión sonora medidos, en concordancia con metodologías de análisis acústico.

No obstante, al profundizar en la verificación técnica de los soportes allegados, no se evidencian análisis espectrales que permitan identificar de manera objetiva la presencia de componentes tonales en las señales evaluadas. En particular, no se aportan resultados derivados de análisis mediante Transformación Rápida de Fourier (FFT), los cuales son requeridos expresamente por la Submedida No. 2 como herramienta para descomponer la señal acústica en el dominio de la frecuencia y detectar la existencia de tonos discretos dentro del espectro audible.

La ausencia de este tipo de análisis limita la capacidad de verificar si las correcciones por tonalidad (KT) aplicadas obedecen efectivamente a la presencia de componentes tonales reales y no a criterios genéricos o supuestos. En este sentido, desde el punto de vista técnico, la identificación de tonalidad exige evidenciar picos espectrales claramente diferenciables respecto al ruido de fondo, lo cual únicamente puede ser demostrado mediante análisis en frecuencia debidamente documentados.

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

Adicionalmente, no se presenta evidencia que permita establecer la audibilidad de dichas componentes tonales en el receptor, condición fundamental establecida tanto en la Submedida 2 como en la ISO 1996-2, la cual indica que los ajustes por tonalidad solo deben aplicarse cuando los tonos sean perceptibles en el punto de recepción. La ausencia de este análisis implica que no es posible validar si los valores de KT reportados corresponden a condiciones reales de percepción acústica o si han sido aplicados de manera sistemática sin verificación perceptual.

De igual forma, no se identifican análisis que permitan correlacionar las posibles componentes tonales con fuentes específicas de emisión, en particular con modelos o grupos de aeronaves. Este aspecto es clave dentro del alcance de la Submedida, ya que la finalidad del análisis no solo es identificar la existencia de tonos, sino establecer su origen para orientar medidas de gestión y control sobre las fuentes emisoras.

En este sentido, aunque se evidencia la inclusión de correcciones por tonalidad (KT) e impulsividad (KI) en los resultados reportados, no se aporta la justificación técnica requerida para su aplicación, al no presentarse análisis espectrales mediante FFT en los puntos de monitoreo que permitan identificar componentes tonales, evaluación de la audibilidad de dichas componentes en el receptor conforme a criterios objetivos y asociación de las componentes tonales con fuentes específicas de ruido, particularmente aeronaves.

Bajo este contexto, y en aplicación del enfoque de verificación técnica establecido para la Ficha PSM-01, se concluye que la información presentada no permite demostrar la correcta implementación del procedimiento exigido para la evaluación de componentes tonales, ni la adecuada sustentación técnica de los ajustes aplicados a los datos de ruido ambiental.

Por lo anterior, esta Autoridad Nacional concluye ***que NO CUMPLE con la Submedida No. 2 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo No. 5*** *para el periodo evaluado (ICA 21 – 2025), en tanto no se evidencia la realización de los análisis específicos exigidos ni la justificación técnica de las correcciones por tonalidad conforme a lo establecido en la Submedida y en los lineamientos de la ISO 1996-2, lo cual constituye una desviación frente a los requerimientos técnicos del programa de monitoreo de ruido.*

Submedida 3. *Evaluar indicador de ruido aeronáutico producto de las operaciones aéreas persistentes a las estaciones de monitoreo de acuerdo con la metodología de la norma ISO:1996-2 para jornada diurna y nocturna estipulada en la Resolución 0627 del 2006.*

En el marco de la Submedida No. 3, se evidenció que AEROCIVIL en el formato ICA 1a del ICA 21 indica que:

> *“(…) El indicador de ruido aeronáutico producto de las operaciones aéreas persistentes a las estaciones de monitoreo, se estima en función de lo descrito en la metodología de medición dada por la norma ISO 20906 para la detección de cada evento aeronáutico. Por otro lado, la norma ISO 1996-2 es usada para estimar el nivel de ruido sin corrección para las jornadas diurna y nocturna estipulada en la Resolución 0627 del 2006. Cabe precisar que este indicador no cuenta con los ajustes normativos para poder comparar con los límites de ruido establecidos en la normatividad nacional de ruido. Ver Anexo 3. Reportes de laboratorio – 2. Ruido (…)”.*

Se evidenció que la AEROCIVIL presenta un análisis específico de ruido aeronáutico mediante un informe independiente, en el cual se calculan indicadores acústicos como Leq aeronáutico, SEL y LDN, así como otros descriptores asociados a eventos de aeronaves y análisis de correlación con el ruido ambiental registrado en las estaciones del sistema CMAA. Este enfoque es consistente con metodologías como la ISO 20906 para la identificación de eventos aeronáuticos, constituyendo un avance en la caracterización de la fuente sonora.

No obstante, en relación con el alcance de la submedida 3, se identifica que esta no se limita a la estimación aislada del ruido aeronáutico, sino que exige la evaluación del indicador de ruido aeronáutico persistente en

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

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

las estaciones de monitoreo, bajo un marco metodológico que permita su análisis en condiciones representativas de jornada diurna y nocturna, conforme a la ISO 1996-2.

En este sentido, aunque la AEROCIVIL dispone de dos componentes técnicos, ruido ambiental y ruido aeronáutico, la información se presenta de manera desagregada, lo que impide verificar de forma directa, trazable y consistente cómo el indicador de ruido aeronáutico incide en cada estación dentro del mismo esquema de evaluación ambiental.

Se observa que el ruido ambiental es evaluado bajo un enfoque alineado con la ISO 1996-2, incluyendo tratamiento de datos, análisis por jornadas diurna y nocturna y comparación con la Resolución 0627 de 2006, mientras que el ruido aeronáutico es estimado mediante detección de eventos y cálculo de indicadores propios bajo metodologías distintas. La relación entre ambos se aborda principalmente mediante análisis de correlación, sin evidenciar una integración metodológica directa del indicador aeronáutico dentro del proceso de evaluación ambiental por estación.

Adicionalmente, el propio titular reconoce que el indicador de ruido aeronáutico "no cuenta con los ajustes normativos para poder comparar con los límites de ruido establecidos en la normatividad nacional", lo cual confirma que este no se emplea como un elemento evaluativo directo dentro del mismo marco de análisis aplicado al ruido ambiental.

Frente a los análisis de correlación presentados, se evidencia que en algunas estaciones existen relaciones moderadas a fuertes entre el ruido ambiental y el aeronáutico, mientras que en otras la correlación es débil, baja o negativa, lo que indica que el comportamiento del ruido aeronáutico no es homogéneo en todas las estaciones. Si bien estos análisis permiten identificar tendencias, la correlación estadística no constituye por sí misma una evaluación del indicador exigido, en la medida en que no permite cuantificar el aporte directo del ruido aeronáutico, ni sustituye su evaluación bajo un esquema metodológico integrado en el punto de monitoreo.

En consecuencia, aunque la AEROCIVIL cuenta con herramientas para la estimación del ruido aeronáutico y su relación con el ruido ambiental, no se evidencia que el indicador de ruido aeronáutico persistente sea evaluado de manera integrada en las estaciones de monitoreo, conforme a lo requerido en la Submedida No. 3.

Por lo anterior, esta Autoridad Nacional considera que ***NO SE DA CUMPLIMIENTO A LA SUBMEDIDA 3*** *de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 5 para el periodo evaluado (ICA 21), en tanto no se demuestra la evaluación integrada, trazable y metodológicamente consistente del indicador de ruido aeronáutico en las estaciones de monitoreo.*

- ***Indicador 5 – Reducción de 3 dB en el 20% de las estaciones del SVCA***

El indicador tiene como objetivo evidenciar una reducción de al menos 3 dB en el 20% de las estaciones del SVCA, a partir del análisis comparativo de los niveles de presión sonora en el tiempo.

Desde el punto de vista matemático, el titular presenta una comparación entre los niveles LDN eq anuales de 2019 y los valores semestrales de 2025, a partir de la cual calcula la diferencia en decibeles para cada estación. Como resultado, se evidencia que únicamente una (1) estación presenta una reducción igual o superior a 3 dB, lo que corresponde aproximadamente al 4% del total de estaciones evaluadas (1 de 25).

No obstante, desde el análisis técnico del indicador se identifican limitaciones relevantes. En primer lugar, la comparación se realiza entre periodos no equivalentes, en tanto se contrastan valores anuales (2019) frente a valores semestrales (2025), lo cual no garantiza condiciones homogéneas de análisis ni comparabilidad directa de los resultados.

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

Adicionalmente, no se evidencia que el cálculo del indicador contemple el control de variables externas que influyen en los niveles de presión sonora, tales como condiciones meteorológicas, cambios en la operación aérea, variabilidad del tráfico o presencia de ruido de fondo, aspectos que deben ser considerados conforme a la NTC-ISO 1996-2 para la evaluación del ruido ambiental.

Desde el punto de vista físico, la reducción de 3 dB representa una disminución significativa en términos energéticos del nivel sonoro, por lo que su verificación requiere condiciones comparables, consistencia en la metodología y trazabilidad en los datos de entrada, aspectos que no se evidencian en la información allegada.

De igual forma, no se observa que el análisis permita diferenciar el aporte del ruido aeronáutico respecto del ruido ambiental, lo cual limita la posibilidad de atribuir las variaciones observadas a la operación aérea.

En este sentido, si bien el resultado reportado evidencia que no se alcanza la meta establecida del 20%, el análisis presentado tampoco permite establecer de manera verificable la existencia de una reducción efectiva del ruido atribuible a la operación aeronáutica.

En este contexto, si bien el indicador es matemáticamente consistente en su formulación, la información presentada no permite verificar el cumplimiento, en tanto no se evidencia una metodología homogénea, trazable ni técnicamente sustentada que permita demostrar la reducción efectiva de los niveles de ruido aeronáutico en las estaciones evaluadas.

Submedida 4. *Evaluar la cantidad de operaciones ejecutadas y registradas por el SVCA con el fin de argumentación objetiva y técnica de los resultados de niveles de ruido aeronáuticos.*

Con el fin de verificar el cumplimiento de la submedida 4 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo No. 5 de la Ficha PSM-01 "Manejo y Control del Ruido", se revisó la información presentada por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a del ICA 21, así como los soportes documentales contenidos en los informes de correlación y monitoreo de ruido aeronáutico del periodo evaluado.

En el formato ICA 1a, la AEROCIVIL reporta que:

> *"(…) Durante el periodo de informe, se cumple con la disposición requerida. En el Anexo Digital 1 de los informes de correlación (en la pestaña "Eventos_Detectados" de la hoja de cálculo Excel), se detalla la cantidad de eventos registrados por cada estación en el transcurso de cada día. En este contexto, los eventos hacen referencia a la frecuencia con la que una aeronave sobrevuela una estación de monitoreo de ruido (…)".*

En verificación de lo anterior, esta Autoridad consultó los informes de correlación y el Anexo Digital 1, en los cuales se evidencian archivos en formato Excel que contienen el registro de eventos aeronáuticos por estación, incluyendo pestañas como "Eventos_Detectados", "Events_Diurno" y "Events_Nocturno", donde se consigna el número de operaciones aéreas registradas por día y por jornada (diurna y nocturna), así como información asociada a cada evento (callsign, tipo de aeronave, dirección, entre otros), lo cual permite identificar la cantidad de sobrevuelos detectados por el sistema.

(Ver tablas "Events_Diurno - Junio 2025 diurno" y "Nocturno" de la página 563 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

Asimismo, en los informes de monitoreo de ruido aeronáutico y correlación se incluye la cantidad total de operaciones aéreas por jornada y por cabecera de pista, lo cual permite observar la dinámica operativa del aeropuerto y su variación temporal.

"(…)

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

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

(Ver tabla "Estadística operaciones Aeropuerto Internacional El Dorado, mayo de 2025" de la página 564 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

(…)"

Adicionalmente, se presentan resultados del índice de correlación entre eventos acústicos detectados por las estaciones y las operaciones aéreas registradas mediante trazas radar, evidenciando altos niveles de correspondencia entre ambas fuentes de información.

"(…)

(Ver imagen de la página 564 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

(…)"

A partir de lo anterior, se evidencia que la AEROCIVIL presenta de manera sistemática y estructurada la cantidad de operaciones ejecutadas y registradas por el SVCA, así como su identificación a nivel de estación y por jornada, lo cual constituye un insumo técnico relevante para el análisis del ruido aeronáutico.

No obstante, en relación con el alcance específico de la submedida 4, se identifica que esta no se limita únicamente al registro o conteo de operaciones, sino que exige que dicha información sea utilizada para realizar una argumentación objetiva y técnica de los resultados de los niveles de ruido aeronáutico.

En este sentido, si bien se dispone de información detallada sobre la cantidad de eventos aeronáuticos y su correspondencia con los registros acústicos, así como análisis de correlación estadística entre variables, dichos análisis no constituyen por sí mismos una argumentación objetiva y técnica de los niveles de ruido aeronáutico en función de la cantidad de operaciones.
Lo anterior, en la medida en que herramientas como el coeficiente de correlación permiten identificar asociaciones entre variables, pero no explican de manera cuantitativa ni causal cómo la variación en el número de operaciones aéreas incide en los niveles de presión sonora registrados en cada estación de monitoreo.

Adicionalmente, si bien se reporta un indicador asociado a la "validez de eventos de ruido detectados y correlacionados", en algunos casos no se evidencian de forma explícita los valores absolutos (eventos detectados vs. eventos validados) que permitan reproducir y verificar el cálculo del indicador, limitando la trazabilidad y verificabilidad de este.

En consecuencia, se concluye que, aunque la AEROCIVIL presenta información suficiente respecto a la cantidad de operaciones ejecutadas y registradas por el CMAA, así como herramientas de correlación entre eventos y ruido, no se evidencia el desarrollo de una argumentación técnica integrada que permita sustentar de manera directa los resultados de niveles de ruido aeronáutico en función de dicha cantidad de operaciones.

Por lo anterior, esta Autoridad Nacional considera que ***NO SE DA CUMPLIMIENTO a la submedida 4*** *de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 5 para el periodo evaluado (ICA 21), en tanto no se demuestra la relación técnica, objetiva y verificable entre la cantidad de operaciones aéreas registradas y los niveles de ruido aeronáutico reportados.*

Indicador 4 – Validez de eventos detectados y correlacionados con operaciones aeronáuticas

El indicador se define como la relación entre la cantidad de eventos validados y correlacionados con operaciones aeronáuticas frente al total de eventos detectados en cada estación, expresado en porcentaje.

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

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

Para el periodo evaluado, el titular reporta un valor promedio aproximado del 98,20%, calculado a partir del promedio de los porcentajes mensuales de correlación.

Desde el punto de vista matemático, si bien la fórmula del indicador es consistente, se evidencia que el resultado se obtiene a partir de promedios de porcentajes diarios y mensuales, lo cual puede introducir sesgos en la interpretación, en tanto no se pondera el número real de eventos por estación ni por día, sino que se promedian valores porcentuales, afectando la representatividad estadística del resultado.

Desde el punto de vista técnico, el indicador presenta limitaciones frente a la submedida 5 de la Medida 5, la cual exige garantizar la adecuada correlación entre los eventos de ruido, la información acústica y las operaciones aeronáuticas, bajo criterios verificables de calidad, precisión y trazabilidad.

En este sentido, la información allegada en los soportes diarios evidencia variaciones significativas en los porcentajes de correlación entre estaciones y fechas, incluyendo valores atípicos e incluso registros cercanos a 0%, así como disminuciones relevantes en determinadas estaciones, lo cual contrasta con el valor promedio reportado. Esta situación pone en evidencia que el promedio general no refleja adecuadamente el comportamiento real del sistema.

Adicionalmente, se ha evidenciado en los "event list" diarios que la información presenta inconsistencias, tales como registros con vacíos en variables relevantes como la identificación de pista, lo cual afecta directamente la trazabilidad de la correlación entre el evento acústico y la operación aeronáutica. Estas inconsistencias limitan la confiabilidad del proceso de validación, en tanto impiden verificar de manera precisa la asignación del evento a una operación específica.

En este mismo sentido, el archivo de integración diaria presentado como soporte evidencia una alta dispersión en los resultados de correlación entre estaciones, incluyendo valores significativamente inferiores al promedio general, lo cual indica que el desempeño del sistema no es homogéneo y que existen fallas en la correlación en determinados periodos o ubicaciones.

De igual forma, no se evidencia en la información allegada la definición de criterios técnicos de validación, umbrales de aceptación ni análisis de incertidumbre del proceso, conforme a los lineamientos establecidos en la ISO 20906, lo cual limita la verificación de la calidad técnica del indicador.

En consecuencia, el valor reportado puede sobreestimar el nivel real de correlación, en tanto se fundamenta en promedios que no reflejan las inconsistencias identificadas ni las fallas en la calidad de la información.

En este contexto, si bien el indicador es matemáticamente válido en su formulación, ***NO RESULTA SUFICIENTE PARA VERIFICAR EL CUMPLIMIENTO*** *de la Submedida 5 de la Medida 5, en tanto no permite evidenciar la confiabilidad, consistencia ni trazabilidad del proceso de correlación entre los eventos de ruido aeronáutico y las operaciones aéreas, especialmente considerando las inconsistencias identificadas en la información base y la variabilidad de los resultados.*

Submedida 7. *Ajustar los modelos de propagación de ruido mediante los resultados obtenidos por el indicador de evaluación de ruido aeronáutico.*

Con el fin de verificar el cumplimiento de la submedida 7 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo No. 5 de la Ficha PSM-01 "Manejo y Control del Ruido", se revisó la información presentada por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a del ICA 21, así como los soportes documentales relacionados con la modelación de propagación sonora y sus respectivos anexos técnicos.

En el formato ICA 1a, la AEROCIVIL señala que:

"(…)

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

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

El modelo desarrollado se presenta en el Anexo 19. Modelos.

Cabe resaltar que, debido a la alta discrepancia observada entre los niveles de ruido aeronáutico medidos por las Estaciones de Monitoreo de Ruido Inteligente (EMRI) del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental y las estaciones homólogas ubicadas en puntos coincidentes con el modelo de propagación de ruido, se presentó mediante radicado ANLA No. 20246201291952 el resultado de la modificación del desarrollo metodológico para la generación del modelo de propagación sonora, la cual incluye:

- *Reducción en el porcentaje de operaciones aéreas que utilizan las trayectorias tipo del modelo actual (del 50% al 37%), revisando los archivos base para depurar y correlacionar adecuadamente los datos de trayectorias e información FIS.*
- *Generación de trayectorias tipo específicas para cada modelo de aeronave, dado que no todas siguen las mismas trayectorias de vuelo.*

Los principales resultados obtenidos incluyen:

- *Modelación con mayor precisión: reducción de la incertidumbre y aumento de la precisión en la propagación de ruido.*
- *Calidad de datos mejorada: información estructurada y detallada que optimiza el análisis y la modelación.*
- *Mayor confiabilidad: resultados más cercanos (…)".*

Ahora bien, desde la verificación técnica del documento de modelación acústica, se evidencia que este incorpora un capítulo de "Verificación de resultados de simulaciones con mediciones de ruido", así como tablas comparativas entre valores modelados y medidos para los años 2023 y 2024, en las cuales se presentan diferencias entre ambos conjuntos de datos.

Adicionalmente, el propio documento indica que:

"(…) Los ajustes de este modelo se hicieron con base en los registros de los resultados del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA)".

No obstante, más allá de esta afirmación, el análisis del contenido técnico del modelo no permite identificar de manera verificable un proceso estructurado de ajuste derivado de los resultados del indicador de evaluación de ruido aeronáutico (…)"

En efecto, si bien se presentan comparaciones entre valores medidos y modelados, estas corresponden a un ejercicio de contraste de resultados, sin que se evidencie en el documento la trazabilidad del ajuste del modelo, en términos de identificación explícita de las variables modificadas a partir de dichas discrepancias, aplicación documentada de dichos ajustes en la estructura del modelo, ni evaluación comparativa que permita evidenciar la mejora del modelo antes y después de la implementación de los ajustes.

De igual forma, aunque el titular señala modificaciones metodológicas asociadas al uso de trayectorias, el documento de modelación no presenta una relación directa y verificable entre dichas modificaciones y los resultados del indicador de ruido aeronáutico obtenidos a partir del monitoreo, ni evidencia cómo estos cambios contribuyen a reducir las diferencias identificadas entre valores medidos y modelados.

Adicionalmente, la modelación se presenta para un escenario operacional específico, sin incorporar un análisis comparativo entre versiones del modelo que permita evidenciar un proceso iterativo de calibración basado en la retroalimentación del monitoreo.

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

En este sentido, si bien el titular manifiesta haber realizado ajustes al modelo con base en los resultados del monitoreo, la información técnica allegada no permite verificar que dichos ajustes correspondan efectivamente a un proceso de calibración sustentado en el comportamiento del indicador de evaluación de ruido aeronáutico, sino que se limita a evidenciar ejercicios de comparación entre datos medidos y modelados.

*En este contexto, si bien el titular reporta la existencia de ajustes metodológicos y presenta comparaciones entre resultados modelados y mediciones de ruido, **no se evidencia de manera verificable** que los resultados del indicador de evaluación de ruido aeronáutico hayan sido utilizados para ajustar el modelo de propagación sonora en los términos exigidos por la submedida 7.*

***Submedida 8.** Análisis de la aplicación de medidas de abatimiento de ruido sobre las trayectorias, perfiles de vuelo, trayectorias y gradiente de ascenso, en el marco de aplicación del Manual de Abatimiento de ruido y/o atenuación para el Aeropuerto Internacional El Dorado – SKBO.*

Con el fin de verificar el cumplimiento de la submedida 8 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 5 de la Ficha PSM-01 "Manejo y Control del Ruido", se revisó la información presentada por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a del ICA 21, así como los soportes contenidos en los informes mensuales de monitoreo de ruido aeronáutico y correlación correspondientes al periodo enero a junio de 2025.
En el formato ICA 1a, AEROCIVIL señala que:

> *"(…) La Aerocivil da cumplimiento a esta actividad por medio de los informes de monitoreo de ruido aeronáutico y correlación, en donde se encuentra la sección 8.2 de Análisis de procedimientos aéreos de abatimiento de ruido, en donde se tienen en cuenta los procedimientos de atenuación de ruido, rutas de aproximación, rutas de despegue, procedimientos de aproximación y despegue de aeronaves y los horarios de operación descritos en el AIP-SKBO del Aeropuerto Internacional El Dorado. Ver Anexo 3. Reportes de laboratorio - 2. Ruido (…)".*

En verificación de lo anterior, esta Autoridad Nacional evidenció que en los informes mensuales de monitoreo de ruido aeronáutico y correlación, como el correspondiente a mayo de 2025, se incluye el numeral 8.2 "Análisis de procedimientos aéreos de abatimiento de ruido", en el cual se describen los procedimientos operacionales considerados, tales como rutas de despegue y aproximación, configuraciones de pista, horarios de operación, así como el análisis de variables como altitud de vuelo, número de operaciones y comportamiento de las trayectorias.

Así mismo, se identificó que el análisis se centra en el seguimiento del comportamiento operacional de las aeronaves, utilizando como referencia criterios técnicos establecidos en el AIP-SKBO, tales como el cumplimiento de altitudes mínimas (por ejemplo, umbrales cercanos a 9.000 pies en puntos de control definidos), así como la identificación de operaciones que potencialmente se encuentran por debajo de dichos umbrales, como Se evidencia a continuación:

> *"(…) Análisis de procedimientos aéreos de abatimiento de ruido*
> *Para el análisis de altitud de las operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, se tuvo en cuenta los procedimientos de atenuación de ruido, rutas de aproximación, rutas de despegue, procedimientos de aproximación y despegue de aeronaves, y los horarios de operación, descritos en el AIP – SKBO del Aeropuerto Internacional El Dorado.*
>
> *En este caso se tomó el procedimiento despegue para el análisis de altitud, puesto que las aeronaves usan sus motores a máxima potencia para poder despegar, generando un alto nivel de ruido por lo cual es necesario aplicar el procedimiento de abatimiento de ruido del AIP - SKBO a las rutas que se dirijan a la ciudad de Bogotá D.C, en los horarios de 05:00 a 23:59; ya que de 00:00 a 04:59 SKBO realiza todas sus operaciones aéreas hacia el municipio de Funza. Asimismo, no se*

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

tienen en cuenta la operación de aeronaves por parte de la Fuerza Aérea, Ejército Nacional, Armada Nacional y Policía Nacional de Colombia debido al alcance y objetivo misional con el que cuenta la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

El análisis de altitud y abatimiento de ruido es realizado a las aeronaves que despegan por la Pista 14L (Pista Norte) y 14R (Pista Sur) en configuración oriente, es decir que realizan su operación en sentido occidente a oriente y sobrevolando la ciudad de Bogotá D.C. La Ilustración 13 muestra la configuración oriente de las pistas del Aeropuerto Internacional El Dorado. Este seguimiento y análisis no se puede tomar como una evaluación al cumplimiento o no de los procedimientos aéreos, ya que esta metodología se basa en seguimiento de operaciones aéreas a partir de la medición de algunas estaciones de ruido y la suposición de una tasa mínima de ascenso hasta los puntos indicados en el AIP AD 2 SKBO. Por lo que los datos suministrados en este numeral sirven únicamente como un insumo de seguimiento referente al comportamiento de las operaciones aéreas y la red de monitoreo de ruido.

En condiciones normales de operación (la superficie de la pista esta seca o mojada con acción buena de frenado), la configuración oriente será la preferida en el horario de 05:00 a 23:59 HL para la pista Norte y horario 05:00 a 22:01 HL para la pista sur, cuando las condiciones meteorológicas y de operación de sean favorables, la configuración de pistas pasa de configuración oriente a configuración occidente, las siguientes Ilustraciones muestran la configuración de las pistas del aeropuerto.
(Ver ilustraciones "Configuración de pista 14L/R – Oriente" y "Configuración de pista 32L/R – Occidente" de la página 570 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Puntos de seguimiento y control

En la selección de los puntos de evaluación y control, se tomó en cuenta que estuvieran en las rutas de los procedimientos de despegue SID y SID-RNAV (GNSS) y además estuviesen acorde a los procedimientos de abatimiento de ruido del AIP - SKBO. Los puntos seleccionados fueron:

- *Estación de monitoreo EMRI 33, que se encuentra cerca al viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) de las aeronaves que siguen procedimientos SID-RNAV RW14L.*
- *Estación de monitoreo EMRI 2 que está a 370 metros del marcador VURKO anteriormente ROMEO, donde las aeronaves empiezan el viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) siguiendo procedimientos SID y de abatimiento de ruido RW14L.*
- *Estación de monitoreo EMRI 37, que se encuentra cerca al viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) de las aeronaves que siguen procedimientos SID-RNAV RW14R.*
- *Estación de monitoreo EMRI 3 que está a 370 metros del marcador KOLMU, donde las aeronaves empiezan el viraje hacia la izquierda (GUXUM) o derecha (SOA) siguiendo procedimientos SID y de abatimiento de ruido RW14R.*

En la Ilustración 15 se observa la ubicación de las estaciones de referencia EMRI 2, EMRI 3, EMRI 30 Y EMRI 33 en la ciudad de Bogotá junto a los marcadores VURKO Y KOLMU, y las rutas de salida descriptas en el AIP – SKBO para los procedimientos SID Y SID-RNAV (GNSS) de despegue. Las rutas de salida de la pista norte (14L) pasan sobre las estaciones EMRI 33, EMRI 2 y el marcador VURKO, mientras que las rutas de salida de la pista sur (14R) pasan sobre las estaciones EMRI 30, EMRI 3 y el marcador KOLMU.

(Ver ilustración "Rutas aéreas SID, SID-RNAV 14L/14R y estaciones EMRI de control" de la página 571 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

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

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

En la precitada ilustración, se observa las rutas de salida de operación en el Aeropuerto Internacional El Dorado registradas por el sistema CMAA, en donde se aprecian las rutas desarrolladas por cada aeronave en el procedimiento de despegue con dirección oriente y que son evaluadas por las estaciones de monitoreo EMRI 2, EMRI 3 y EMRI 33.

(Ver ilustración "Comportamiento regular de procedimientos aéreos de despegue" de la página 572 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Registro de datos y control de seguimiento.

De las estaciones seleccionadas del sistema CMAA se obtuvieron datos de altura, número de vuelo, tipo de aeronave, nivel de ruido y ruta de despegue de cada aeronave durante el mes de mayo de 2025, con la cual se pudo realizar el análisis de altura de cada aeronave que realizó el procedimiento de despegue y abatimiento de ruido hacia la ciudad de Bogotá realizando los Procedimientos de Salida por Instrumentos – SID en las pistas 14L y 14R, con el fin observar la altitud con la cual cruzan los puntos de referencia y monitorear si las aeronaves obedecen el procedimiento de salida y abatimiento de ruido de ruido descritos en el AIP – SKBO, como se observa en la Ilustración 17.

En las estaciones de monitoreo EMRI 2 y EMRI 3 se estableció que las aeronaves que crucen este punto deben tener una altitud igual o superior a 9,000 pies, ya que con un gradiente de 8.2% o ángulo de ascenso de 4.69°, como lo indican las cartas SID y una distancia de 370 metros o 1214 pies entre las estaciones EMRI 2 y EMRI 3 de los Marcadores VURKO y KOLMU respectivamente, las aeronaves al cruzar los marcadores VURKO y KOLMU, estarían a una altitud igual o superior a los 9,100, con lo cual estarían cumpliendo con lo indicado en el AIP de SKBO, acerca del procedimiento de atenuación de ruido para procedimiento de despegue SID. En las estaciones de monitoreo EMRI 33 las aeronaves que crucen este punto deben tener una altitud cercana o superior a 8,800 pies como lo indica el AIP – SKBO, para las cartas de salida SID-RNAV. No se tuvo en cuenta las operaciones aéreas realizadas por la fuerza pública tales como la Armada Nacional-ARC, Ejercito Nacional-EJC, Fuerza Aérea-FAC y Policía Nacional-PNC.

(Ver ilustración "Distancia vertical de acenso de una aeronave" de la página 573 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Resultados de seguimiento y control.

En el presente análisis, el número de despegues diarios integrados en el mes de mayo de 2025 hacia la ciudad de Bogotá D.C. osciló entre 385 y 490, con un promedio de 454 operaciones de despegue por día. Las pistas 14R tuvo un 2.0% más de operaciones que la pista 14L, como se puede ver en Ilustración 1. La operación total de despegues en el mes de mayo hacia la ciudad fue de 14,074.

(Ver ilustración "Número de operaciones de despegue" de la página 573 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

La altitud promedio con la que cruzaron las aeronaves las estaciones de monitoreo, supera la altura descrita en los procedimientos de atenuación de ruido descritos en el AIP de SKBO para operaciones SID-RNAV y SID como se observa en la Ilustración 2. Desde el día 24 la estación EMRI 30 fue cambiada de su posición y puesta en otro lugar el día 28 de noviembre con el nombre EMRI 37, debido al cambio de posición, ya no se hará seguimiento con la actual metodología de seguimiento de altitud de vuelo y abatimiento de ruido.

(Ver ilustración "Promedio de altitud operaciones de despegue sobre estaciones" de la página 573 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

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

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

Durante el mes de mayo de 2025, se presentaron despegues con alturas de vuelo menores a la descrita en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá D.C., ya que estas aeronaves cruzaron por los marcadores VURKO y KOLMU a una altitud inferior a 9,100 pies, en la Ilustración 3, se observa la cantidad de aeronaves que volaron por debajo del umbral mínimo de ascenso.

(Ver ilustración "Cantidad de aeronaves por debajo de umbral mínimo de ascenso" de la página 574 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

En el mes de mayo, se presentó un total de 11 operaciones de despegue que pudieron haber realizado operaciones por debajo del umbral mínimo de altitud establecido en el procedimiento de abatimiento de ruido sobre la ciudad de Bogotá. Sin embargo, estas operaciones corresponden al 0.08% de las operaciones de despegue hacia la ciudad. Por otro lado 14,063 operaciones de despegue volaron por encima del umbral mínimo, lo que equivalió a 99.92% de las operaciones que realizaron el procedimiento de despegue sobre la ciudad de Bogotá D.C. En la siguiente ilustración se muestra los modelos de aeronave que volaron por debajo del mínimo de altitud y su cantidad para el respectivo mes del informe.

(Ver ilustración "Aeronaves que operaron por debajo del umbral mínimo de ascenso" de la página 574 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

(…)"

De igual forma, en el ICA 21 se incorpora el seguimiento al manual dentro del componente de ruido, específicamente en el numeral 3.3.3.5 "Seguimiento al manual de abatimiento de ruido"

En este sentido, si bien se presenta información detallada sobre el comportamiento de las operaciones aéreas, incluyendo análisis de altitudes, número de operaciones, distribución temporal, identificación de posibles incumplimientos e incluso caracterización por tipo de aeronave, dicha información no se articula con el análisis acústico requerido para la submedida.

En particular, no se evidencian análisis que permitan establecer una relación directa y cuantificable entre la aplicación de los procedimientos de abatimiento de ruido (trayectorias, perfiles de vuelo o gradientes de ascenso) y la variación en los niveles de presión sonora registrados en las estaciones de monitoreo.

Así mismo, no se identifican elementos técnicos tales como comparaciones de niveles de ruido bajo diferentes condiciones operacionales, análisis de impacto acústico asociados a incumplimientos de los procedimientos, ni indicadores de desempeño que permitan evaluar la efectividad de las medidas implementadas.

En consecuencia, la información presentada se limita a un análisis descriptivo del comportamiento operacional de las aeronaves, sin desarrollar una evaluación técnica orientada a determinar el efecto real de las medidas de abatimiento de ruido sobre el ambiente acústico.

Por lo anterior, esta Autoridad considera que ***la AEROCIVIL NO CUMPLE*** *con la submedida 8, en tanto no se evidencia un análisis técnico que permita evaluar la efectividad de las medidas de abatimiento de ruido ni su incidencia sobre los niveles de ruido aeronáutico en el área de influencia del proyecto.*

- ***Indicador 9 – Seguimiento y aplicación del manual de abatimiento de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado***

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

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

El indicador tiene como objetivo evaluar la aplicación y seguimiento del manual de abatimiento de ruido en la operación aérea, mediante la verificación de las operaciones realizadas frente a las condiciones establecidas en dicho manual.

Desde el punto de vista matemático, el indicador se formula como la relación entre el número de operaciones evaluadas y el total de operaciones registradas, expresado en porcentaje. Si bien esta formulación es consistente para medir el grado de cobertura del seguimiento, no permite evaluar la efectividad de la medida en términos de reducción del impacto acústico.

Desde el punto de vista técnico, la Submedida exige no solo la aplicación del manual, sino la verificación de su incidencia sobre las trayectorias de vuelo y los niveles de ruido generados, en el marco del enfoque de control del impacto acústico de la operación aeronáutica.

En este sentido, el indicador únicamente da cuenta del seguimiento a las operaciones, sin que su resultado sea equivalente a lo evaluado en la submedida, ni permita establecer si las condiciones del manual están siendo efectivamente cumplidas, ni si su aplicación genera una reducción del impacto acústico en el área de influencia.

Adicionalmente, no se evidencia una relación técnica entre los resultados del indicador y el comportamiento de otros indicadores acústicos, particularmente la evolución del contorno de ruido LDN ≥ 65 dBA, el cual presenta una tendencia de crecimiento, lo que sugiere que las medidas contenidas en el manual no están generando los efectos esperados en términos de control del ruido.

De igual forma, no se presenta un análisis que permita verificar la correspondencia entre las trayectorias de vuelo ejecutadas y las establecidas en el manual, ni la evaluación de desviaciones operacionales o su incidencia sobre los niveles de ruido.

En consecuencia, el indicador puede reflejar un alto nivel de seguimiento, sin que ello implique el cumplimiento efectivo de las medidas de abatimiento de ruido ni su impacto sobre la reducción del ruido aeronáutico.

En este contexto, si bien el indicador es matemáticamente válido para evaluar el seguimiento a la operación aérea, no resulta suficiente para verificar el cumplimiento de la Submedida 8 de la Medida 5, en tanto no permite evidenciar la aplicación efectiva del manual de abatimiento ni su incidencia sobre la reducción del impacto acústico.

Submedida 9. *Análisis de resultados en el marco de aplicación del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado por parte de los operadores aéreos.*

En la evaluación de la submedida 9, relacionada con el análisis de resultados en el marco de la aplicación del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea por parte de los operadores aéreos, se revisó la información contenida en el formato ICA 1a del ICA 21, en el cual la AEROCIVIL señala lo siguiente:

> *“(…) De acuerdo a la Resolución 1599 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.”, una vez se detecta la superación del nivel de 94 dBA Lmax, se procede a realizar un dictamen técnico en el cual se describe la relación de los hechos ocurridos, conclusiones y algunas recomendaciones. Una vez se cuenta con el dictamen técnico, la información se remite al grupo de vigilancia aerocomercial de la oficina de Transporte Aéreo para su competencia, en el marco de aplicación del RAC 13 (…)”*

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

FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido
Al respecto, esta Autoridad evidencia que, contrario a lo identificado en periodos anteriores, para el ICA 21 sí se cuenta con dictámenes técnicos elaborados en el marco de la Resolución 1599 de 2020, los cuales corresponden a diferentes operadores aéreos y meses del periodo evaluado. A manera de ejemplo, se verificó la existencia de dictámenes técnicos para el mes de enero de 2025 asociados al operador Aerosucre S.A., en los cuales se documentan eventos que superaron el nivel máximo permisible de 94 dBA Lmax, incluyendo la identificación de aeronaves, parámetros operacionales y condiciones de medición. *Asimismo, de la revisión de la información disponible se evidencia que, durante el periodo enero a junio de 2025, se generaron dictámenes técnicos para diferentes operadores aéreos, entre ellos Aerosucre, Atlas Air, Martinair, Uniworld Air Cargo y Solar Cargo, lo cual confirma que el procedimiento descrito por el titular sí es aplicado en la práctica ante eventos de superación del umbral normativo.* *No obstante, pese a la existencia de estos dictámenes técnicos, el ICA 21 no presenta un análisis consolidado de resultados que permita evaluar el cumplimiento de los niveles de ruido por parte de los operadores aéreos, en los términos exigidos por la submedida 9. En efecto, la información reportada no integra los dictámenes generados en un análisis estrucurado que permita identificar patrones de recurrencia, operadores con mayor número de eventos, condiciones operacionales asociadas, ni tendencias temporales de superación del umbral de 94 dB(A) Lmax.* *En este mismo sentido, el procesamiento de los registros diarios de ruido realizado por esta Autoridad evidencia la ocurrencia de eventos que superan el umbral normativo de 94 dB(A) Lmax en varias estaciones de monitoreo, tanto en periodo diurno como nocturno, lo cual es consistente con los dictámenes técnicos generados y confirma la persistencia de eventos de alta magnitud asociados a la operación aeronáutica. Este comportamiento se caracteriza por la presencia de valores atípicos que superan ampliamente el umbral normativo, así como por una dispersión significativa de los datos en las estaciones mencionadas, evidenciando recurrencia de eventos y presión acústica relevante en el área de influencia. Dichos resultados, obtenidos a partir del análisis estadístico de la información de monitoreo, demuestran que existe información suficiente y técnicamente válida para desarrollar una evaluación del cumplimiento por parte de los operadores aéreos, sin embargo, esta información no es analizada ni articulada por la AEROCIVIL en el ICA 21, en tanto no se presenta un análisis consolidado que permita establecer la relación entre los eventos registrados, los operadores involucrados y el cumplimiento del protocolo de medición y evaluación de ruido aeronáutico.* *A partir del análisis de los niveles máximos de ruido (Lmax) registrados durante el año 2025 (abril – enero 2026), el grupo de Seguimiento de la ANLA elaboró una tabla consolidada que presenta el número de eventos en que se superó el umbral de 94 dB(A), desagregados por operador aéreo y por mes, considerando la aplicación de la incertidumbre expandida de ±2 dB(A), conforme a lo establecido en el Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los Niveles de Ruido en la Operación Aérea.* *(Ver tablas "Número de eventos de ruido superiores a 94 dB(A) Lmax desagregados por operador aéreo y mes – Jornada Diurna" y "Número de eventos de ruido superiores a 94 dB(A) Lmax desagregados por operador aéreo y mes – Jornada Nocturna" de las páginas 576 y 577 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Adicionalmente, el análisis consolidado elaborado por esta Autoridad, a partir de la información de monitoreo suministrada por AEROCIVIL, permite evidenciar de manera clara la magnitud, recurrencia y distribución de los eventos de superación del umbral de 94 dB(A) Lmax. En efecto, las tablas consolidadas por operador aéreo y mes evidencian que dichas superaciones no corresponden a eventos aislados, sino que presentan una ocurrencia sistemática en el tiempo, con concentraciones significativas en determinados operadores, tales como KRE, ACA, LAE, GTI y ACL, los cuales registran un número elevado de eventos tanto en jornada diurna como nocturna, lo que permite identificar patrones de recurrencia y una contribución relevante al comportamiento acústico del aeropuerto.*

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

FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido
De igual forma, el análisis temporal muestra variaciones mensuales en la ocurrencia de estos eventos, sin que se evidencie una tendencia sostenida de reducción, lo cual refuerza la necesidad de un análisis estructurado que permita evaluar la efectividad de las medidas implementadas y el comportamiento de los operadores aéreos frente al cumplimiento del protocolo. *(Ver figuras de las páginas 578 y 579 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)* *Por su parte, el análisis gráfico de la distribución de los niveles máximos de ruido (Lmax) por estación de monitoreo confirma estos hallazgos, evidenciando que, aunque los valores centrales (medianas) se mantienen por debajo del umbral normativo, persisten valores extremos que superan los 94 dB(A) e incluso se aproximan o superan los 96 dB(A), tanto en periodo diurno como nocturno. Asimismo, la dispersión observada en estaciones como F001, F002, F003 y F023 confirma la presencia de eventos recurrentes de alta magnitud, lo cual es consistente con los resultados presentados en las tablas.* *Adicionalmente, no se evidencia en el ICA 21 la trazabilidad del proceso completo exigido por el protocolo, en particular en lo relacionado con la consolidación de resultados, la evaluación comparativa entre operadores, la identificación de reincidencias y la verificación de la efectividad de las acciones adoptadas a partir de los dictámenes técnicos emitidos.* *En consecuencia, si bien se evidencia un avance frente a periodos anteriores en cuanto a la generación de dictámenes técnicos derivados de la aplicación del protocolo,* ***la AEROCIVIL NO CUMPLE*** *con lo establecido en la Submedida 9, en tanto no presenta el análisis de resultados en los términos exigidos, es decir, un análisis técnico consolidado que permita evaluar el cumplimiento de los niveles de ruido en la operación aérea por parte de los operadores aéreos durante el periodo correspondiente al ICA 21.*
MEDIDA 6. Medidas de simulación y cálculo de contornos de ruido: ***Submedida 1.*** *Presentar simulaciones acústicas de la operación aeroportuaria mediante los procedimientos y recomendaciones metodológicas formuladas por la OACI en el Doc. 9911 "Método recomendado para el cálculo de contornos de ruido alrededor de aeropuertos".* *Con base en la información documental allegada a esta Autoridad Nacional a través del radicado 20256201140342 del 18 de septiembre de 2025, mediante el cual la AEROCIVIL remite la actualización del modelo de propagación de ruido del Aeropuerto Internacional El Dorado correspondiente al periodo de operación del año 2024, se identifica el entregable técnico denominado "MPR_SKBO_2024_09072025.pdf", elaborado por la firma consultora K2 Ingeniería S.A.S. bajo el Código de Proyecto 22001399 H3 - 2022.* *Dicho documento expone los resultados de la modelación acústica predictiva para el escenario operacional del año 2024, y contempla, entre otros aspectos: la metodología adoptada para la generación del modelo de propagación sonora conforme a las recomendaciones del Doc. 9911 de la OACI; los indicadores acústicos considerados para el análisis y valoración de las emisiones sonoras (LAeqD, LAeqN, LAeq 24h, LDN, LAmax, SEL, NAT65 y TALA65); los software o plataformas especializados de modelación empleados para el desarrollo del estudio; los métodos y estándares de cálculo definidos para la estimación de la atenuación de los niveles de presión sonora; las bases de datos de aeronaves utilizadas y sus respectivas homologaciones conforme al desempeño acústico de cada tipo de aeronave; y los mapas de ruido resultantes de la integración de la información geográfica y alfanumérica del entorno aeroportuario.* *Sobre esta base documental, se realiza la evaluación de los elementos técnicos y metodológicos consistentes con el proceso de modelación del ruido ambiental del aeródromo SKBO de la ciudad de Bogotá D.C., considerando aspectos relacionados con: el sustento técnico de los resultados obtenidos, los softwares de modelación empleados, las bases de datos de entrada, los parámetros de configuración del modelo y la coherencia del estudio respecto a la normativa técnica nacional e internacional aplicable.*

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

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

En la tabla de las páginas 581 y 582 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.se presenta el resumen de todos los elementos consistente con los software empleados, configuración del modelo, resultados, análisis identificados, datos de entrada y contenido del radicado.

Respecto al software de modelación y los métodos empleados para el cálculo de las emisiones de ruido en el lado aire, esta Autoridad considera que son adecuados, toda vez que presentan coherencia con las recomendaciones establecidas por la OACI en el Documento 9911 — Guía de recomendaciones para el cálculo de contornos de ruido en aeropuertos, segunda edición de 2018. De igual manera, las bases de datos de aeronaves utilizadas y sus respectivas homologaciones son consistentes con los requerimientos del software AEDT 3e y con el estándar ICAN AzB 2008 para las operaciones en tierra.

Frente al entregable técnico denominado "MPR_SKBO_2024_09072025.pdf", allegado mediante radicado 20256201140342 del 9 de julio de 2025, este corresponde al documento "Modelo de Propagación de Ruido del Aeropuerto Internacional El Dorado Año 2024", elaborado por la firma consultora K2 Ingeniería S.A.S. bajo el Código de Proyecto 22001399 H3 - 2022. Dicho documento técnico desarrolla la modelación del ruido generado por las operaciones aéreas y terrestres del aeródromo SKBO, con base en los registros operacionales reales del período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2024, incorporando un total de 386.860 operaciones anuales con un promedio diario de 1.057 vuelos.

Es pertinente recordar, como antecedente del presente seguimiento, que, en el marco de la evaluación de los Informes de Cumplimiento Ambiental ICA 19 e ICA 20, esta Autoridad Nacional ya había identificado y advertido una tendencia sostenida de incremento del área de influencia asociada al indicador Ldn 65 dB(A). En tal oportunidad se observó que el perímetro Ldn 65 dB(A) pasó de 30,64 km², definido por Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificada por Resolución 301 de 1 de febrero de 2022, a aproximadamente 33,59 km² (ICA 19) y 33,57 km² (ICA 20), lo que representó un incremento del orden del 9,6 % respecto del área licenciada, con una tasa de crecimiento anual cercana al 3,1 %. En ese escenario, si se mantiene la tendencia, se proyectó que el contorno Ldn 65 dB(A) podría llegar a una extensión aproximada de 41 km² en un horizonte de diez (10) años.

En dicho seguimiento, esta Autoridad advirtió, igualmente, que dicho incremento estaría asociado, entre otros factores, al crecimiento acelerado de las operaciones del aeródromo, con un incremento del orden del 158 % en el total de operaciones para los años 2023 y 2024 respecto de periodos anteriores, así como a la presunta insuficiencia de las medidas de abatimiento implementadas (sistema de Cuota de Ruido (QC), restricciones operacionales por franja horaria y reconversión tecnológica de la flota), las cuales fueron diseñadas bajo supuestos de un flujo operativo significativamente menor al observado en la actualidad. De igual forma se hicieron notar limitaciones en la trazabilidad temporal de la información geográfica de trayectorias de radar y la ausencia de elementos esenciales en los archivos nativos de modelación del software CadnaA, situaciones que, como se expondrá más adelante, persisten en el actual periodo de seguimiento.

En virtud de lo expuesto, esta Autoridad Nacional solicitó al titular, mediante el requerimiento 147 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: (1) presentar un análisis técnico detallado y debidamente soportado sobre las causas que originaron el incremento significativo del área de influencia del ruido ambiental asociada al descriptor Ldn 65 dB(A), definido mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, considerando: (a) la identificación de los factores determinantes del crecimiento del área de influencia y la descripción de las acciones específicas de mitigación y control implementadas o proyectadas para su manejo, teniendo en cuenta que en el marco del plan piloto que motivó la modificación de la licencia las operaciones se realizaron conforme a la capacidad máxima declarada por la AEROCIVIL; y (b) la formulación de un Plan de Acción del Ruido Aeroportuario, soportado y/o sustentado con estudios técnicos, con medidas orientadas a reforzar y mantener las condiciones acústicas conforme a los lineamientos establecidos por la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021.

Ahora bien, sobre la revisión del entregable documental “MPR_SKBO_2024_09072025.pdf” el equipo de seguimiento Ambiental de la ANLA identificó los siguientes elementos a tener en cuenta:

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

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

Frente a los resultados relacionados en el precitado documento, llama la atención de esta Autoridad Nacional que el área de influencia asociada al indicador de ruido Ldn 65 dB(A) para el aeropuerto conserva la tendencia de incremento en la cobertura de ruido observada en los ICA 19 y 20, al pasar de 36,6 km², reportados en el ICA 20, a 38,8 km² en el ICA 21.

Esta condición genera preocupación, en la medida en que evidencia un patrón de crecimiento del área de influencia por ruido, con variaciones del orden de 5 km² para el periodo evaluado. Asimismo, debe tenerse en cuenta que los valores reportados corresponden al año 2024, lo que permite inferir que, a la fecha actual (2026), de mantenerse dicha tendencia, el área de influencia definida podría presentar una variación adicional frente al área originalmente licenciada.

Variación porcentual del área de influencia (km²) delimitada por la curva de 65 dB(A) LDN, definida en el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

(Ver tabla de la página 583 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

(Ver imagen de la página 583 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

A continuación, se presenta la representación cartográfica del incremento en la cobertura del área de influencia asociada al indicador Ldn 65 dB(A), la cual permite visualizar e identificar las áreas hasta donde se considera pueden generarse impactos, en concordancia con las recomendaciones de la OACI.

(Ver imagen de la página 584 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Frente a este punto, y considerando las variaciones observadas en la cobertura del área de influencia predeterminada, esta Autoridad Nacional manifiesta su preocupación, en la medida en que dicho comportamiento evidencia que el área de influencia definida mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, por medio de la cual se estableció el área licenciada, podría estar presentando modificaciones relevantes. Lo anterior resulta particularmente sensible, toda vez que sobre dicha área se estructuran las medidas, planes y programas de manejo ambiental, bajo el supuesto de que las condiciones que la sustentan se mantendrán estables o, en todo caso, no presentarán variaciones sustanciales asociadas a un mayor deterioro ambiental en términos de ruido.

No obstante, la información evaluada permite advertir cambios progresivos en dicha cobertura, con variaciones que, para el presente periodo de seguimiento, pueden alcanzar del orden de 5 km², situación que podría implicar una alteración frente a las condiciones inicialmente consideradas en el licenciamiento ambiental.

Ahora bien, es preciso señalar que, en el marco del seguimiento efectuado a los ICA 19 e ICA 20, esta Autoridad Nacional ya había identificado y advertido dichas variaciones. Debido a ello, se solicitó al titular de la licencia la formulación de planes de evaluación orientados a identificar los factores que estarían incidiendo en la modificación del área de influencia, así como la definición de las medidas y acciones de gestión necesarias para mantener, controlar o restringir su crecimiento. Esta información reposa en el Concepto Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025, acogido a través de Resolución 3735 de 27 de diciembre de 2025.

Lo anterior resulta relevante desde el punto de vista del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la licencia ambiental, dado que un crecimiento del área de influencia en la magnitud señalada implica que nuevos territorios, usos del suelo y receptores sensibles quedan potencialmente expuestos a los impactos sonoros asociados a la operación aeroportuaria, sin que estos se encuentren amparados por las medidas de gestión actualmente licenciadas.

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

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

Bajo este escenario, cobra importancia evaluar la efectividad real de las medidas de manejo y abatimiento actualmente aplicadas, tales como el sistema de Cuota de Ruido (QC), las restricciones operacionales por franja horaria, la reconversión tecnológica de la flota y las demás acciones previstas en los instrumentos de gestión ambiental y operacional, toda vez que los resultados observados no evidencian una contención efectiva del impacto sonoro.

De acuerdo con lo anterior, esta Autoridad Nacional considera preocupante que el comportamiento evidenciado sugiera una modificación del área de influencia definida mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. Asimismo, dicho comportamiento podría indicar que las medidas establecidas en el Plan de Manejo Ambiental resultan insuficientes frente a las condiciones actuales de operación del aeródromo. En consecuencia, se hace necesario evaluar la pertinencia de actualizar, complementar e implementar nuevas medidas de manejo orientadas a controlar la expansión de la cobertura del área de influencia o, de ser el caso, determinar la procedencia de adelantar una solicitud de modificación de la Licencia Ambiental.

Sin embargo, al analizar el ICA 21 del periodo del 15 de abril de 2025 al 20 de febrero de 2026, se nota que la AEROCIVIL no presentó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", documento esencial para verificar a fondo el cumplimiento de las obligaciones ambientales. Sin embargo, el titular presentó ante la ANLA varias comunicaciones relacionadas con el Acta de Control y Seguimiento Ambiental No. 509 del 12 de agosto de 2025, en las cuales se identifican respuestas parciales asociadas a los componentes atmosférico, socioeconómico y abiótico (radicados ANLA 20256201374412 y 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025; 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025; y 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025).

No obstante, de la revisión exhaustiva de la información presentada se desprende que el titular no atendió el requerimiento 147 del Acta 509, de 12 de agosto de 2025, es decir, no acompañó el análisis técnico de causas del incremento del área de influencia, ni el Plan de Acción del Ruido Aeroportuario requeridos. En consecuencia, la AEROCIVIL no cumplió en su totalidad con los requerimientos establecidos en dicha acta para el periodo evaluado, situación que limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.

Lo anterior cobra especial relevancia si se considera que, lejos de evidenciarse una contención del impacto, los resultados del modelo de propagación de ruido correspondiente al año 2024 (entregable MPR_SKBO_2024_09072025.pdf) confirman la continuidad de la tendencia advertida desde los ICA 19 e ICA 20, al registrar un área de influencia Ldn 65 dB(A) de 38,75 km², frente a los 33,57 km² reportados en el ICA 20. En esa medida, la falta de atención al requerimiento 147 no se limita a un incumplimiento de carácter formal, sino que adquiere un mayor gravamen material, toda vez que el fenómeno cuya caracterización y manejo se requería continúa profundizándose sin que el titular haya aportado el análisis de causas ni las medidas de manejo correspondientes.

Respecto a los datos de entrada al modelo y los elementos específicamente técnicos que estructuran la modelación acústica lado aire y lado tierra, una vez revisada la información documental y alfanumérica allegada a esta Autoridad mediante radicado 20256201140342 del 18 de septiembre de 2025, se presenta las siguientes consideraciones.

Información de tráfico aéreo:

Respecto de la información de tráfico aéreo, una vez consultada la información que reposa en el anexo MPR_SKBO_2024\MPR_SKBO_2024\1. DATOS INICIALES\BITACORA\Operaciones-OtroApto.xls, se observa que este contiene la bitácora de operaciones para el periodo comprendido entre enero de 2023 y enero de 2024, con un total de 379.178 operaciones.

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

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

Sobre este punto, llama la atención de esta Autoridad Nacional que la información incorporada corresponde mayoritariamente al año 2023 y no al año 2024, a pesar de que, según lo señalado en el documento denominado MPR_SKBO_2024_09072025, el modelo proyecta los datos para el año 2024.

Objetivos del modelo de ruido y periodo de modelación.

(Ver imagen de la página 585 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Por otro lado, respecto de la información reportada en el anexo LAM0209\1. RAD\SKBO_ICA_2024\MPR_SKBO_2024\MPR_SKBO_2024\1. DATOS INICIALES\TRAJECT, se evidencia la existencia de un conjunto de archivos en formato CSV denominados FlightsWithPlots, organizados de manera mensual para el año 2024. En total, se identifican doce (12) archivos, cada uno correspondiente a un mes calendario completo, desde enero de 2024 hasta diciembre de 2024, lo cual refleja una condición temporal distinta a la definida en el archivo previamente citado.

Dicha situación genera limitaciones en la trazabilidad y definición de la temporalidad efectivamente empleada en el modelo, en la medida en que no permite establecer con claridad y consistencia cuál fue el periodo de referencia utilizado para la estructuración de los insumos y la posterior modelación de la propagación de ruido.

Sobre este punto en particular, esta Autoridad Nacional, en el marco del seguimiento efectuado mediante el Concepto Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025 acogido a través de Resolución 3735 de 27 de diciembre de 2025, ya había señalado inconsistencias específicas asociadas a que diferentes elementos geográficos y bases de información no presentan fechas o temporalidades coherentes con el año de evaluación del estudio. En tal sentido, resulta necesario que dicha situación sea aclarada de manera expresa, precisando la temporalidad de cada uno de los anexos aportados, su función dentro del ejercicio de modelación y la forma en que cada insumo fue incorporado en el modelo de propagación de ruido e incluir dicha descripción en el documento de resultados de manera puntual y sucinta con el fin que permita identificar específicamente como cada anexo incide en el desarrollo del proyecto.

Respecto de las trayectorias de radar relacionadas en el anexo MPR_SKBO_2024\2. INFORMACION ENTRADA\Trayectorias_2024, aunque se aportan los archivos geográficos utilizados como insumo del modelo, no se evidencia en ellos un campo asociado a la fecha, omisión que impide establecer una correlación clara y verificable con la temporalidad del estudio evaluado para el presente periodo de seguimiento.

Al respecto, se precisa que esta Autoridad Nacional ya había señalado de manera reiterada dicha situación, advirtiendo que la ausencia de atributos temporales en la información geográfica limita la trazabilidad de los insumos, así como la validación de su correspondencia con el periodo de análisis empleado en el modelo de propagación de ruido.

(Ver figura de la página 586 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

La descripción de los campos y tipos de datos asociados a las trayectorias de radar que se presentan en el modelo, se presentan a continuación.

Resumen trayectoria de radar.

(Ver imagen de la página 587 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Resulta relevante tener en cuenta que esta información permite identificar variaciones operativas que se presentan durante distintos momentos del año. Un ejemplo de ello corresponde a lo ocurrido en enero de 2023, cuando modificaciones en las trayectorias de vuelo generaron afectaciones y manifestaciones de molestia en sectores que, de manera habitual, no concentran la mayor parte de las quejas comunitarias asociadas al ruido aeroportuario.

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

Dicha situación reviste especial importancia, en tanto evidencia que cambios temporales en la operación aérea, aun cuando no necesariamente se traduzcan en incrementos sostenidos de los niveles diarios de exposición acústica, pueden producir efectos extra-auditivos relevantes, tales como molestia, perturbación e interferencia sobre la calidad de vida de la población expuesta. En ese contexto, no puede descartarse la ocurrencia de impactos sobre receptores sensibles ubicados incluso por fuera del área delimitada por el contorno de Ldn 65 dB(A), establecida mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

Respecto a los ejecutables del modelo propiamente dicho, se observan dos componentes diferenciados del modelo, correspondientes a:

- *OP_AIRE*
- *OP_TIERRA*

En cuanto al componente OP_AIRE, se aporta una base de datos en formato .bak, mientras que para OP_TIERRA se entrega un archivo nativo en formato .cna, propio del software CadnaA.

No obstante, al revisar el archivo ubicado en la ruta D:\3. ANLA\1. LAM0209\1. RAD\SKBO_ICA_2024\MPR_SKBO_2024\MPR_SKBO_2024\3. EJECUTABLES MODELO\OP_AIRE/ SKBO_ICA_2024.bak, se advierte que este no incorpora los elementos mínimos necesarios para soportar una modelación acústica técnicamente trazable y susceptible de validación, ya que el mismo representa una base de datos relacionable necesaria para articular al software AEDT frente a los parámetros de construcción del modelo de ruido.

Respecto al OP_TIERRA. En particular, no se evidencian dentro del archivo las rutas o pistas de rodaje, las fuentes de emisión sonora asociadas a la operación en tierra, las fuentes correspondientes a pruebas de APU y de motores, ni otros elementos geográficos de referencia que permitan contextualizar espacialmente el modelo.

La ausencia de estos componentes limita de manera significativa la verificación de la integridad, coherencia y trazabilidad de la información utilizada, especialmente en lo relacionado con la identificación y caracterización de las fuentes modeladas, la tipología de aeronaves consideradas, los tiempos promedio de prueba y los demás parámetros operacionales que resultan determinantes para la validez del ejercicio de modelación.

(Ver figura de la página 588 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Respecto de las vías de rodaje, se observa que el modelo implementa su representación mediante un esquema de tráfico carretero basado en el estándar alemán RLS-90, y no a través de una parametrización específica correspondiente a calles de rodaje aeroportuarias. Adicionalmente, el tráfico vehicular allí incorporado, ni la velocidad de vehículos, ni el tipo de vehículo, no presenta justificación ni sustento técnico suficiente que permita validar la pertinencia de su aplicación ni la confiabilidad de los resultados obtenidos.

Sobre este aspecto, esta Autoridad Nacional considera necesario precisar que la modelación acústica de las calles de rodaje debe desarrollarse empleando los elementos técnicos y las herramientas específicas que el software disponga para representar adecuadamente la operación en tierra de aeronaves. En consecuencia, no resulta técnicamente procedente utilizar un estándar de tráfico vehicular diseñado para infraestructura vial convencional, como el RLS-90, toda vez que su alcance, supuestos y variables de cálculo responden a una finalidad distinta a la dinámica operacional propia del tránsito de aeronaves en superficie dentro de un aeropuerto.

Lo anterior configura un error sistemático de especial relevancia en la parametrización del modelo, en tanto introduce una representación metodológicamente inadecuada de una fuente crítica de emisión, lo que

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

compromete la validez técnica, la trazabilidad y la confiabilidad de los resultados asociados a la operación en tierra.

Resumen carreteras de rodaje.

(Ver imagen de la página 588 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

A partir del archivo de modelación CadnaA y los datos del Excel Trafico_RLS90, el análisis exhaustivo de las fuentes de carretera ingresadas mediante el método RLS-90 indica lo que se muestra en la imagen de la página 589 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026

De la tabla anterior se puede identificar tres regímenes de velocidad (0, 30 y 60 km/h), aunque acústicamente solo existen dos comportamientos distintos: los grupos de 0 y 30 km/h comparten exactamente los mismos niveles de emisión, mientras el grupo de 60 km/h presenta un incremento uniforme de +3.8 dB(A) en día y noche, y +3.6 dB(A) en tarde.

Al respecto, y conforme se indicó previamente, el documento MPR_SKBO_2024_09072025 no presenta un sustento técnico suficiente que permita validar la definición de las velocidades asignadas a los vehículos que operan al interior del aeródromo. No obstante, lo que particularmente llama la atención de esta Autoridad Nacional es que, dentro de la configuración del modelo, se haya recurrido al reemplazo de tipos de aeronave por vehículos pesados, pese a que ambas categorías de fuente responden a naturalezas operacionales y acústicas sustancialmente distintas.

En efecto, la emisión sonora característica de una fuente vehicular difiere de manera significativa respecto de la potencia acústica asociada a una aeronave, tanto en magnitud como en comportamiento espectral, temporal y operacional. En esa medida, la sustitución de aeronaves por vehículos pesados dentro del modelo introduce una condición de alta incoherencia técnica frente a la correcta parametrización de las fuentes de ruido, comprometiendo la representatividad del ejercicio de modelación.

Esta situación resulta especialmente preocupante, toda vez que desvirtúa la confiabilidad de los resultados presentados por el titular de la licencia, entre ellos la comparación entre niveles medidos y valores calculados, el análisis de tendencias y, en general, la validez de las conclusiones derivadas del modelo de ruido.

Submedida 2. *Presentar una simulación acústica de la operación del aeropuerto proyectada a 10 y 20 años.*

Respecto de la submedida 2, relacionada con la comparación de los contornos de ruido y la evaluación de proyecciones a 10 y 20 años, una vez revisada la información aportada por el titular del instrumento mediante radicado 20256201140342 del 18 de septiembre de 2025, el equipo de seguimiento ambiental no evidenció el desarrollo de dicho ejercicio en los términos requeridos.

En atención a los resultados actuales asociados a la curva de ruido Ldn 65 dB(A), resulta necesario adelantar un análisis orientado a determinar la capacidad máxima de operación del aeródromo y a proyectar el comportamiento de dicho contorno en horizontes de 10 y 20 años. Lo anterior, con el fin de establecer el umbral operativo que permita mantener la curva de ruido definida mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, sin generar nuevos impactos en zonas que previamente no presentan afectación por ruido aeroportuario.

En tal sentido, se solicita aportar el correspondiente ejercicio de predicción, el cual deberá contemplar, como mínimo, los siguientes aspectos:

1. *La determinación de la capacidad máxima operativa del aeródromo compatible con el mantenimiento de la curva Ldn 65 dB(A) definida mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.*

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

2. *La presentación del documento de resultados, junto con la descripción de los supuestos, variables, parámetros y demás condiciones técnicas empleadas en la estructuración del modelo representativo de dicha área de influencia.*

Submedida 3. *Monitorear la evolución de la curva de ruido de 65 LDN a través de simulaciones acústicas semestrales, las cuales deberán ser presentadas a la ANLA mediante informe técnico que dé cuenta de sus características en cada informe de cumplimiento ambiental ICA. Al respecto se observa que el documento MPR_SKBO_2024_09072025 sí presenta información asociada al comportamiento de dicha curva y una comparación anual entre los escenarios 2023 y 2024.*

En particular, el informe señala que el área de influencia para 2024 alcanzó los 38,75 km², frente a 33,57 km² en 2023, lo que corresponde a un incremento de 5,18 km², equivalente al 15,4 %. Asimismo, en la comparación cartográfica se identifican posibles cambios en la cobertura del área de influencia definida mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

No obstante, si bien se presenta la evolución espacial de la curva Ldn 65 dB(A) y se enuncian de manera general posibles factores asociados a su crecimiento, tales como el aumento de operaciones aéreas, la presencia de aeronaves más ruidosas y un mayor número de vuelos nocturnos, el documento no desarrolla un análisis técnico específico, integral y concluyente orientado a identificar, desagregar y sustentar las causas determinantes de dicho cambio en el área de influencia. En ese sentido, la información aportada resulta insuficiente frente al alcance de la submedida, en tanto el seguimiento ambiental no debe limitarse a evidenciar variaciones en la huella de ruido, sino que debe orientarse a comprender sus causas, anticipar sus efectos y definir acciones de manejo preventivo.

Lo anterior cobra especial relevancia, dado que el incremento observado en la curva de 65 Ldn (Evaluado en la submedida 1) sugiere una modificación progresiva del área de influencia previamente definida, situación que puede comprometer la suficiencia de las medidas de manejo actualmente implementadas y, de mantenerse esta tendencia, podría derivar en la necesidad de evaluar la procedencia de adelantar una solicitud de modificación de la licencia ambiental. Por tanto, esta Autoridad Nacional considera que el titular dio cumplimiento material e integral a la Submedida 3, toda vez que, aportó simulaciones y resultados comparativos, no obstante, no presentó un análisis enfocado a establecer las causas del cambio, su incidencia sobre el área licenciada, ni las medidas preventivas necesarias para evitar la expansión de impactos sobre zonas que previamente no se encontraban afectadas.

- ***Indicador 6 – Reducción en un 20% del área del contorno de ruido LDN ≥ 65 dBA***

El indicador tiene como objetivo evaluar la reducción del área del contorno de ruido LDN igual o superior a 65 dBA, producto de la operación aérea, en un horizonte de seis (6) años.

Desde el punto de vista matemático, el indicador se basa en la comparación de áreas modeladas en distintos periodos, lo cual constituye una aproximación válida para evaluar la evolución espacial del impacto acústico. No obstante, su resultado depende directamente de la consistencia, calidad y comparabilidad de los modelos de propagación de ruido utilizados como insumo.

Para el periodo evaluado, el titular reporta el indicador como no aplicable (NA), argumentando que la construcción de las barreras acústicas se encuentra en etapa de estudios previos para la contratación, incluyendo el desarrollo de estudios de mercado y del sector, así como limitaciones asociadas a la disponibilidad de empresas o consultorías que permitan establecer un costo aproximado del proyecto para la determinación del presupuesto oficial.

No obstante, desde el punto de vista técnico, dicha justificación no guarda correspondencia directa con el objeto del indicador, en tanto la Submedida 3 de la Medida 6 establece la evaluación de la evolución del área del contorno de ruido LDN ≥ 65 dBA, independientemente del estado de implementación de medidas

FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido
específicas como las barreras acústicas. En este sentido, el indicador no está condicionado a la ejecución de dichas obras, sino al análisis de la evolución del impacto acústico en el territorio. *Adicionalmente, en la información presentada se reportan valores asociados a la variación del área del contorno de ruido, lo cual resulta inconsistente con la condición de "no aplica" asignada al indicador, afectando su trazabilidad y coherencia, en tanto se evidencia que el titular sí realiza un análisis del comportamiento del indicador durante el periodo evaluado, sin que se justifique técnica ni metodológicamente la razón por la cual es clasificado como no aplicable.* *Por otra parte, del análisis de la modelación acústica presentada, se evidencia que el comportamiento del contorno LDN ≥ 65 dBA no presenta una tendencia de reducción, sino por el contrario una expansión del área en determinados sectores y evidencia la ausencia de un control efectivo del impacto acústico asociado a la operación aérea.* *Adicionalmente, no se evidencia que el análisis garantice la comparabilidad de los escenarios evaluados en términos de condiciones operacionales, ni que se diferencie el aporte del ruido aeronáutico frente a otras fuentes, lo cual limita la validez del resultado del indicador.* *En este contexto, el indicador es metodológicamente pertinente para evaluar la evolución del impacto acústico; no obstante, la información presentada* ***no permite verificar el cumplimiento del indicador****, en tanto no se evidencia una reducción del área del contorno de ruido LDN ≥ 65 dBA, aumado a inconsistencias en su reporte y a la ausencia de una justificación técnica que sustente su clasificación como no aplicable.*
MEDIDA 7. Medidas de Control: ***Submedida 1.*** *De obtener niveles de ruido ambiental que sobre pasen entre 5 a 10 dBA el estándar máximo permisible por sector, se detallará por análisis espectral y/o grabación de audio, la identificación de fuentes sonoras por las cuales el nivel equivalente de presión sonora obtuvo dicha magnitud.* *Con el fin de verificar el cumplimiento de la Submedida No. 1 de la Medida 7 de la Ficha PSM-01 "Manejo y Control del Ruido", se revisó la información presentada por AEROCIVIL en el formato ICA 1a del ICA 21, así como los soportes contenidos en los informes mensuales de monitoreo de ruido ambiental del periodo enero a junio de 2025.* *En el formato ICA 1a, AEROCIVIL señala que:* *"(…) En el capítulo de Análisis de Ruido Ambiental, se evalúa el porcentaje de cumplimiento de las estaciones de monitoreo de ruido en relación con la resolución 0627 del 2006 sobre ruido ambiental. Esto se realiza considerando la regla de decisión acordada técnicamente entre el contratista del CMAA y la Aerocivil, permitiendo así determinar cuáles estaciones están superando los umbrales establecidos por la normativa nacional de ruido. En el capítulo de Incertidumbre, se especifican los días y las fuentes puntuales que, según el análisis auditivo, podrían haber contribuido a una alta incertidumbre en una o varias estaciones de la red. Ver Anexo 3: Reporte de Laboratorio (…)"* *En verificación de lo anterior, esta Autoridad evidenció que los informes de monitoreo de ruido ambiental del periodo se orientan a presentar los niveles monitoreados, evaluarlos frente a la Resolución 0627 de 2006 e identificar la incertidumbre de la medición. Así se observa, por ejemplo, en el informe de abril de 2025, cuyos objetivos específicos son* *"(…)* *• Presentar los niveles de ruido ambiental monitoreados en cada una de las estaciones que componen el CMAA* *• Analizar y evaluar los niveles de ruido ambiental respectivos con los umbrales estipulados en la Resolución Nacional 627/06 del MAVDT.*

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

• Identificar la incertidumbre de los niveles de presión sonora continuos equivalentes referentes a las emisiones de ruido ambiental para cada una de la jornada de evaluación (…)"

Sin incluir dentro de su estructura un apartado específico de identificación de fuentes mediante análisis espectral o grabación de audio. De igual forma, el contenido del informe contempla secciones de correcciones tonales e impulsivas, evaluación mensual frente a la Resolución 0627 e incertidumbre de la medición, pero no un capítulo de análisis espectral o de revisión de grabaciones orientado a atribuir fuentes para sobrepasos entre 5 y 10 dBA.

Adicionalmente, los resultados mensuales sí evidencian superaciones de los límites normativos en distintas estaciones. Por ejemplo, en el informe de abril de 2025 se indica que, durante la jornada nocturna,

> *"(…) Durante la jornada nocturna, los sectores rural y residencial, que poseen los umbrales más restrictivos, presentan consistentemente niveles de ruido por encima del límite establecido. Este comportamiento se ha mantenido a lo largo del año (…)",*

Y que el 85% de las estaciones se clasifican en condición de "No pasa global" para la jornada nocturna. Esto confirma la existencia de excedencias normativas en el periodo evaluado.

(Ver tabla de la página 592 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

No obstante, del análisis de la información aportada no se evidencia que la AEROCIVIL identifique de manera explícita cuáles de esas superaciones corresponden específicamente al rango de entre 5 y 10 dBA exigido por la submedida. La información reportada se presenta en términos de cumplimiento general, porcentajes de estaciones por regla de decisión y comparaciones frente a los límites normativos, pero no discrimina expresamente las excedencias dentro del rango 5-10 dBA ni desarrolla para ellas una caracterización técnica de fuentes.

Tampoco se evidencia que, para los casos en que se presentan superaciones, se haya realizado la identificación de fuentes sonoras mediante análisis espectral y/o grabación de audio. Aunque la AEROCIVIL menciona en el ICA 1a que en el capítulo de incertidumbre se especifican días y posibles fuentes asociadas a una alta incertidumbre a partir de análisis auditivo, dicha información no corresponde a una identificación técnica de las fuentes responsables de sobrepasos entre 5 y 10 dBA, ni se encuentra soportada mediante análisis espectral o registros de audio asociados a dichos eventos.

Si bien la AEROCIVIL incluye un capítulo de incertidumbre de la medición, este se orienta a evaluar el grado de confiabilidad de los niveles de presión sonora registrados, considerando factores como condiciones meteorológicas, instrumentación y variabilidad de las fuentes, conforme a la norma ISO 1996-2.

En este sentido, el análisis de incertidumbre no tiene como finalidad la identificación de fuentes sonoras responsables de las superaciones registradas, ni sustituye los análisis técnicos exigidos en la Submedida, por lo cual no constituye evidencia de cumplimiento de la obligación.

En este sentido, la información presentada por la AEROCIVIL permite verificar que se realiza seguimiento al comportamiento general de los niveles de ruido ambiental frente a la Resolución 627 de 2006 y que existen superaciones normativas en varias estaciones; sin embargo, no permite verificar el cumplimiento material de la submedida, ya que no se individualizan los eventos con sobrepasos entre 5 y 10 dBA ni se presenta para ellos la identificación técnica de fuentes sonoras mediante análisis espectral y/o grabación de audio.

*Por lo anterior, esta Autoridad considera que la AEROCIVIL **NO DA CUMPLIMIENTO** a la submedida 1 de la Medida 7 para el periodo evaluado (ICA 21), en tanto no se evidencia la identificación específica de los sobrepasos entre 5 y 10 dBA ni la caracterización técnica de las fuentes sonoras responsables mediante los mecanismos exigidos en la obligación.*

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

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

Submedida 2. *De obtener diferencias de niveles de ruido ambiental vs ruido aeronáutico inferior a 3 dBA en sus magnitudes, se realizarán medidas referentes a disposiciones de ruido en el marco del RAC13 de las cuales pueden incluir la restricción operativa o asignación de nuevas franjas horarias con el sistema QC.*

Con el fin de verificar el cumplimiento de la submedida 2 de la medida 7 de la Ficha PSM-01 "Manejo y Control del Ruido", se revisó la información presentada por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a del ICA 21, así como los soportes contenidos en los informes mensuales de monitoreo de ruido aeronáutico y correlación correspondientes al periodo enero a junio de 2025.

En el formato ICA 1a, AEROCIVIL señala que:

> *"(...) Considerando los niveles diarios estimados tanto para el ruido ambiental como para el ruido aeronáutico, se procedió a elaborar un capítulo de análisis en el informe de monitoreo de ruido aeronáutico y correlación titulado "Análisis de aporte energético sonoro". En esta sección se presenta un desglose detallado de la relación existente entre ambas magnitudes, destacando el porcentaje de días en los cuales se registraron diferencias inferiores a 3.0 dBA entre los niveles de ruido aeronáutico y los de ruido ambiental.*
>
> *El propósito de este análisis es verificar las estaciones que presentan la relación más estrecha entre las diversas fuentes de ruido y el ruido específicamente originado por las operaciones aéreas en el Aeropuerto Internacional El Dorado. Ver Anexo 3. Reportes de laboratorio - 2. Ruido (...)".*

En verificación de lo anterior, esta Autoridad Nacional evidenció que, en los informes mensuales de monitoreo de ruido aeronáutico y correlación, particularmente en el numeral correspondiente al análisis de aporte energético sonoro, se incluye la identificación del porcentaje de días en los cuales la diferencia entre ruido ambiental y ruido aeronáutico es inferior a 3 dBA, lo cual permite identificar escenarios de similitud entre ambas magnitudes.

(Ver tabla "Porcentaje de diferencia de 3.0 dBA entre ruido ambiental y aeronáutico" de la página 594 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Así mismo, se evidenció que, de manera consistente con periodos anteriores, existen estaciones de monitoreo que presentan diferencias menores a 3 dBA en múltiples días del periodo evaluado, lo cual, conforme al criterio definido en la Submedida, corresponde a condiciones que deben dar lugar a la implementación de medidas de gestión en el marco del RAC 13.

No obstante, pese a la identificación de estos escenarios, no se evidencia en la información presentada que la AEROCIVIL haya implementado, reportado o sustentado la adopción de medidas tales como restricciones operativas, ajustes en franjas horarias o aplicación del sistema de cuotas de ruido (QC), ni otro tipo de disposiciones orientadas a la gestión del impacto acústico derivado de la operación aérea.

Adicionalmente, con base en la revisión técnica realizada, esta Autoridad considera que el criterio establecido en la Submedida, basado en diferencias inferiores a 3 dBA, presenta limitaciones para su aplicación como herramienta de evaluación. En particular, una diferencia de 3 dB(A) no implica necesariamente que el ruido aeronáutico sea dominante en el ruido ambiental, ni que se configure una condición crítica de exposición, en tanto este umbral puede encontrarse dentro del rango de incertidumbre asociado a la medición y a la variabilidad de las condiciones ambientales.

En efecto, los informes de monitoreo evidencian que la incertidumbre de los niveles de presión sonora puede alcanzar valores cercanos o superiores a 3 dB(A), debido a factores como condiciones meteorológicas, instrumentación y variabilidad de las fuentes sonoras, lo cual puede generar fluctuaciones en los registros acústicos que dificultan la interpretación directa de diferencias pequeñas entre magnitudes.

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

Así mismo, desde el punto de vista técnico, el análisis basado únicamente en diferencias absolutas en dBA no permite evaluar la contribución energética real del ruido aeronáutico dentro del nivel equivalente total, ni considera la temporalidad de los eventos acústicos. En entornos urbanos complejos, donde confluyen múltiples fuentes como tráfico vehicular, actividades comerciales y otras fuentes antrópicas, es posible que se presenten niveles similares sin que exista una relación directa con la operación aérea.

No obstante, por lo anterior es importante precisar que, independientemente de las limitaciones técnicas del criterio, la submedida establece de manera expresa la obligación de implementar medidas de gestión cuando se identifiquen diferencias inferiores a 3 dBA, condición que sí es evaluada por AEROCIVIL en sus informes.

En consecuencia, el análisis desarrollado por la AEROCIVIL se limita a la identificación de dichas diferencias, sin que se evidencie la adopción de acciones concretas derivadas de los resultados obtenidos, ni su justificación técnica en el marco del RAC 13.

Por lo anterior, esta Autoridad Nacional considera que la AEROCIVIL ***NO DA CUMPLIMIENTO*** *a la submedida 2 de la medida 7 para el periodo evaluado (ICA 21), en tanto, si bien se identifica la condición establecida en la Submedida (diferencias inferiores a 3 dBA), no se evidencia la implementación, justificación ni reporte de medidas de gestión operacional asociadas a dichos resultados, conforme a lo exigido por la misma.*

Indicador 8 – Reducción del 90% de eventos que superan los niveles máximos permisibles de ruido mediante la metodología del Protocolo de medición.
El indicador tiene como objetivo evaluar la reducción de eventos de ruido que superan los niveles máximos permisibles establecidos, asociados a la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Desde el punto de vista matemático, el indicador se formula como la proporción de reducción de eventos que exceden los niveles permisibles respecto de una línea base definida. No obstante, en la información presentada no se evidencia de manera clara la definición de dicha línea base, ni el periodo de referencia utilizado para calcular la reducción, lo cual limita la trazabilidad del resultado reportado.

Desde el punto de vista técnico, el indicador exige la implementación de acciones orientadas al control de eventos que superen los niveles permisibles.

En este sentido, si bien el titular presenta información asociada a eventos que exceden los niveles de ruido, no se evidencia una reducción significativa y sostenida de dichos eventos durante el periodo evaluado, ni la implementación de medidas correctivas efectivas que permitan controlar su ocurrencia.

Adicionalmente, no se observa una relación clara entre los eventos identificados y las acciones operativas o de gestión implementadas para su mitigación, lo cual limita la verificación del cumplimiento del objetivo del indicador.

De igual forma, la información presentada no permite establecer con claridad la correspondencia entre los eventos reportados y los niveles máximos permisibles definidos, ni la metodología utilizada para su identificación, lo cual afecta la confiabilidad del análisis.

En consecuencia, aun cuando el indicador es matemáticamente consistente en su formulación, la información allegada no permite verificar la reducción efectiva de eventos que superan el máximo estándar permisible, ni el cumplimiento de la meta establecida.

En este contexto, el indicador es pertinente para evaluar el control de excedencias; no obstante, la información presentada no permite verificar el cumplimiento del indicador, en tanto no se evidencia una

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

reducción efectiva de los eventos que superan los niveles máximos permisibles, ni la implementación de medidas que garanticen su control.

Submedida 3. *Mediante la elaboración de informes bimensuales para la autoridad ambiental pertinente por parte del contratista a cargo de las actividades de monitoreo, se tendrá control ambiental junto con los resultados obtenidos y que de esta manera sean evaluados a través de los indicadores establecidos.*

Con el fin de verificar el cumplimiento de la submedida 3 de la medida de Seguimiento y Monitoreo 7 de la Ficha PSM-01 "Manejo y Control del Ruido", se revisó la información presentada por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a del ICA 21, así como los soportes contenidos en los informes mensuales de monitoreo de ruido ambiental y aeronáutico correspondientes al periodo evaluado.

En el formato ICA 1a, AEROCIVIL señala que:

> *"(…) La Aerocivil cumple con esta actividad por medio del CMAA, contratista encargado de realizar el monitoreo y seguimiento, además del control ambiental basado en los datos. Este entrega informes mensuales de ruido ambiental y ruido aeronáutico. Ver Anexo 3. Reportes de laboratorio - 2. Ruido (…)"*

En verificación de lo anterior, esta Autoridad evidenció que efectivamente se presentan informes mensuales de monitoreo con registros de ruido ambiental y aeronáutico, así como la inclusión de indicadores dentro del formato ICA 1a.

No obstante, el análisis realizado evidencia que, aunque los indicadores son reportados, estos no se desarrollan ni se interpretan técnicamente en relación con los resultados del monitoreo, ni se articulan con los informes mensuales para sustentar el control ambiental requerido por la submedida.

En particular, los indicadores presentados en el ICA 1a corresponden a valores consolidados de cumplimiento, sin que se identifiquen los datos de entrada utilizados para su cálculo, ni la desagregación mensual o por estación que permita verificar su trazabilidad. Es decir, no se evidencia la relación entre los registros de monitoreo (informes mensuales) y los resultados reportados en los indicadores, lo cual impide validar su consistencia técnica.

Adicionalmente, no se observa que los resultados de los informes mensuales sean evaluados explícitamente a partir de dichos indicadores. Los informes presentan datos y análisis descriptivos, mientras que los indicadores se reportan de manera independiente, sin un ejercicio de integración que permita concluir, con base en estos, el desempeño del sistema de monitoreo ni el control ambiental del ruido.

Así mismo, se evidencian vacíos de información en algunos días del periodo evaluado, lo cual afecta la continuidad de las mediciones y, en consecuencia, los resultados utilizados para alimentar los indicadores. Esta situación no es reflejada ni analizada dentro de los mismos, lo que refuerza la falta de articulación entre el monitoreo y su evaluación.

En este sentido, la existencia de indicadores y de informes mensuales no constituye por sí misma el cumplimiento de la submedida, en la medida en que no se demuestra que los resultados obtenidos sean evaluados a través de los indicadores establecidos, ni que estos permitan ejercer un control ambiental efectivo, trazable y verificable.

Por lo anterior, esta Autoridad considera que AEROCIVIL ***NO DA CUMPLIMIENTO*** *a la submedida 3 para el periodo evaluado (ICA 21), en tanto no se evidencia una evaluación técnica de los resultados del monitoreo mediante indicadores debidamente soportados, integrados y trazables, conforme a lo exigido en la Ficha PSM-01.*

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

Submedida 4. *Se deberán remitir informes semestrales relacionados con las actividades de verificación, calibración, mantenimiento preventivo y correctivo a las estaciones y al servidor central. Como componentes del SVCA.*

Con el fin de verificar el cumplimiento de la submedida 4, se revisó la información presentada por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a del ICA 21, así como los soportes documentales contenidos en los informes técnicos operativos del CMAA correspondientes al periodo enero a junio de 2025.

En el formato ICA 1a, la AEROCIVIL señala que:

> *"(…) La Aerocivil da cumplimiento a esta actividad por medio del CMAA, que entrega informes de mantenimiento preventivo y correctivo de las estaciones de monitoreo de ruido y calidad de aire. Ver Anexo 12. Calidad del aire - 12.5 Mantenimiento (…)"*

En verificación de lo anterior, esta Autoridad evidenció que la AEROCIVIL presenta informes técnicos operativos con periodicidad mensual, en los cuales se documentan las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo, así como verificaciones y comprobaciones técnicas realizadas sobre las estaciones del CMAA. Dichos informes incluyen registros de actividades en campo, formatos técnicos, bitácoras y evidencia fotográfica, lo cual permite constatar que las actividades de mantenimiento efectivamente se ejecutan.

En este sentido, se reconoce que la AEROCIVIL cuenta con un esquema operativo documentado para la gestión del mantenimiento de las estaciones de monitoreo.
No obstante, desde el punto de vista del cumplimiento específico de la submedida, se observa que la información presentada corresponde a informes mensuales independientes, los cuales no se encuentran consolidados en un informe semestral que integre y analice de manera conjunta las actividades desarrolladas durante el periodo evaluado.

En efecto, los informes mensuales permiten evidenciar qué actividades se realizaron en cada periodo; sin embargo, no permiten evaluar si el sistema de monitoreo está funcionando adecuadamente en el tiempo, que es precisamente el objetivo del reporte semestral exigido por la submedida.

Es decir, a partir de la información presentada no es posible establecer de manera clara y consolidada aspectos como el comportamiento del sistema durante el semestre, la recurrencia de fallas, la continuidad operativa de las estaciones, ni la efectividad de las actividades de mantenimiento realizadas.

Adicionalmente, no se evidencia un análisis consolidado que incluya todos los componentes del sistema, particularmente en lo relacionado con la infraestructura de gestión de datos del CMAA, lo cual limita aún más la evaluación integral del sistema.

En este sentido, la entrega de informes mensuales no sustituye la obligación de presentar informes semestrales, en la medida en que estos últimos permiten evaluar el funcionamiento del sistema de manera global y en el tiempo, más allá del registro puntual de actividades.

Por lo anterior, esta Autoridad Nacional considera que la AEROCIVIL ***NO DA CUMPLIMIENTO*** *a la submedida 4 de la medida 7 para el periodo evaluado (ICA 21), en tanto, aunque se evidencia la ejecución de las actividades de mantenimiento y verificación, no se presenta la consolidación semestral requerida ni un análisis que permita evaluar el funcionamiento del sistema en el tiempo, conforme a lo establecido en la submedida.*

Submedida 5. *Se deberán remitir informes técnicos de resultados para todas las normativas aplicadas que cumplan con la información mínima requerida en el artículo 21 de la Resolución 627 de 7 de abril de 2006 del MADS.*

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

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

Con el fin de verificar el cumplimiento de la submedida 5, se revisó la información presentada por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a del ICA 21, así como los informes mensuales de monitoreo de ruido ambiental y los informes de ruido aeronáutico y correlación contenidos en el Anexo 3 - Reportes de laboratorio, correspondientes al periodo enero a junio de 2025.

En el formato ICA 1a, AEROCIVIL manifiesta que

> *"(…)*
>
> *Para el periodo de reporte se cumple con el requerimiento, los informes mensuales de ruido presentan todas las características mínimas establecida dentro de la Res.627 de 2006 (Anexo 3. Reportes de Laboratorio). El contenido requerido se distribuye como se describe a continuación:*
>
> 1. *Fecha de la medición, hora inicio y de finalización: Anexo Digital 4 de los informes mensuales de ruido ambiental.*
> 2. *Responsable del informe: Contratista y Aerocivil.*
> 3. *Ubicación de medición: Capitulo "Estaciones de monitoreo". del informe de ruido ambiental*
> 4. *Propósito de la medición: Capitulo "objetivos" del informe de ruido ambiental.*
> 5. *Norma utiliza: Capitulo "Normatividad y legislación vigente del ruido".*
> 6. *Tipo de instrumentación utilizado: Capitulo "componentes del SVCA".*
> 7. *Equipos de medición utilizado: Consultar Anexo Digital 1 "Descripción Técnica de Equipos"*
> 8. *Datos de calibración: Consultar Anexo Digital 7 "Certificados Sonómetros"*
> 9. *Procedimiento de medición utilizado: Capitulo "Normativa internacional UNE ISO 1996: Acústica. Descripción, medición y evaluación del ruido ambiental"*
> 10. *En caso de no ser posible la medición del ruido residual, las razones por las cuales no fue posible apagar la fuente: No aplica.*
> 11. *Condiciones predominantes. Numeral 4.5.2. "Estaciones de monitoreo"*
> 12. *Resultados numéricos y comparación con la normatividad aplicada: Capitulo "Análisis de ruido ambiental"*
> 13. *Descripción de los tiempos de medición, intervalos de tiempos de medición y de referencia, detalles del muestreo utilizado: Capitulo "Tiempos de medición y parámetros acústicos de análisis.*
> 14. *Descripción de fuentes: Capitulo "Estaciones de monitoreo"*
> 15. *Reporte de memoria de cálculo: Capitulo "Incertidumbre de la medición"*
> 16. *Conclusiones y recomendaciones. Capitulo Conclusiones.*
> 17. *Croquis detallado que muestre la posición de las fuentes de sonido, objetos relevantes y puntos de observación y medición: Anexo Digital 2 "Fichas técnicas de Instalación EMRI'S."*
> 18. *Copia de los certificados de calibración: Anexo Digital 8. "Certificados Sonómetros".*
>
> *(…)"*

No obstante, con base en la revisión técnica de los informes mensuales, se realizó el cruce de la información reportada frente a los requisitos establecidos en el artículo 21 de la Resolución 627 de 7 de abril de 2006, obteniendo los siguientes resultados:

(Ver tabla "Verificación del cumplimiento de los requisitos del Artículo 21 de la Resolución 0627 de 2006 por parte de los informes de ruido ambiental de AEROCIVIL" de la página 598 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

A partir de la verificación anterior, se evidencia que, si bien los informes incluyen una estructura general alineada con la Resolución 627 de 7 de abril de 2006 y contienen información relevante sobre el monitoreo

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

de ruido ambiental y aeronáutico, varios de los requisitos establecidos en el artículo 21 no se cumplen de manera integral.

En particular, se identifican vacíos en aspectos técnicos fundamentales como la identificación completa de equipos de medición, la trazabilidad de las calibraciones, la falta de descripción del procedimiento de medición del viento, la no caracterización de la variabilidad de las fuentes sonoras y la ausencia de croquis detallados conforme a lo exigido por la normativa.

Así mismo, varios elementos se presentan de manera general, lo cual limita la reproducibilidad de las mediciones, la trazabilidad de los datos y la verificación técnica de los resultados por parte de la Autoridad Ambiental.

En este sentido, aunque AEROCIVIL declara el cumplimiento de la Resolución 627 de 7 de abril de 2006 en el formato ICA 1a, la evidencia contenida en los informes técnicos no permite soportar de manera completa dicha afirmación, evidenciándose una correspondencia declarativa, pero no plenamente verificable desde el punto de vista técnico.

Por lo anterior, esta Autoridad Nacional considera que AEROCIVIL ***NO DA CUMPLIMIENTO*** *a la submedida 5 de la medida 7 para el periodo evaluado (ICA 21), en tanto los informes técnicos presentados no contienen de manera completa la información mínima requerida en el artículo 21 de la Resolución 627 de 7 de abril de 2006, lo cual afecta la calidad, trazabilidad y suficiencia de la información para efectos de control y seguimiento ambiental.*

Submedida 6. *Los informes deberán incorporar análisis del ruido asociado específicamente a las operaciones aéreas, análisis por tipo de ruido (tonal), ruido ambiental global LRAeq, análisis de aportes, tendencia del medio y demás que se consideren pertinentes.*

Para la verificación del cumplimiento de la submedida 6, se revisaron los formatos ICA 1a del ICA 21, así como los informes de monitoreo de ruido aeronáutico y correlación y de ruido ambiental correspondientes al periodo evaluado (enero a junio de 2025), contenidos en el Anexo 3 "Reportes de laboratorio".

En el ICA 1a, la AEROCIVIL señala que:

> *"(…) La Aerocivil cumple con esta actividad por medio de los informes elaborados por el CMAA, donde se ha incorporado un análisis exhaustivo del ruido asociado y de manera específica a las operaciones aéreas. Además, se realizó un análisis categorizado por tipo de ruido, incluyendo la identificación de componentes tonales. Se incluyó igualmente un análisis del ruido ambiental global utilizando el indicador LRAeq. En los informes se efectuó un análisis detallado de los distintos aportes sonoros y se evaluaron las tendencias en el ambiente sonoro. Además, se consideraron otros aspectos pertinentes que contribuyeron a la evaluación completa del ruido ambiental y aeronáutico (…)".*

No obstante, una vez revisados los informes técnicos, se evidencia que el análisis del ruido asociado a las operaciones aéreas sí se desarrolla parcialmente, en la medida en que el informe de ruido aeronáutico presenta resultados desagregados por sectores y análisis estadísticos del comportamiento del ruido. En este sentido, Los resultados obtenidos, por medio del CMAA para el análisis del ruido aeronáutico permiten registrar las variaciones de los niveles de ruido aeronáutico de cada evento asociado a la operación aérea del aeródromo.

Asimismo, se incorporan análisis de correlación y aporte, como se evidencia en los apartados:

> *"(…)*
> *Correlación ruido ambiental y ruido aeronáutico*

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

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

El coeficiente de correlación de Pearson determina, en términos de la covarianza, la relación entre dos variables que, para este caso son los niveles diarios mensuales de ruido ambiental y ruido aeronáutico para cada una de las estaciones de monitoreo y jornadas de comparación. Por tal motivo, la covarianza es una medida que indica la manera en que el ruido ambiental y el aeronáutico varían conjuntamente, esto da como resultado el coeficiente de correlación por estación y jornada para los niveles registrados en el avance del mes de febrero de 2025.

Cabe aclarar que este coeficiente presenta varias características, tales como:

1.El coeficiente mide la intensidad y sentido de la correlación lineal. Sin embargo, el resultado no excluye que exista algún tipo de correlación no lineal sobre las variables en comparación.
2.El valor del coeficiente de correlación puede fluctuar entre -1, 0 y 1. Cuando la correlación entre las variables es perfecta, r es igual a 1. Cuando no existe correlación lineal el valor de r es igual a cero.30

Los grados de interpretación de los resultados para el coeficiente de correlación de Pearson son los siguientes:

(Ver tabla "Grados de correlación de Pearson" de la página 600 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

3.El signo del coeficiente de correlación indica el sentido de asociación. Si el valor de r es positivo se dice que existe una correlación positiva, es decir que los niveles de ruido ambiental más altos están asociados con los niveles de ruido aeronáutico con mayor amplitud y viceversa. Por otro lado, si el signo es negativo quiere decir que los niveles más altos de ruido ambiental se asocian con los niveles más bajos de ruido aeronáutico y viceversa

En la siguiente ilustración se observan los coeficientes de correlación para cada estación entre las variables: niveles de ruido ambiental y ruido aeronáutico diarios del mes de febrero. Estos resultados determinan el grado de asociación entre ambas tipologías de ruido, lo cual permite verificar si existe o no una covarianza entre los dos tipos de ruido, estos resultados se deberán comparar con los diagramas de dispersión de datos.

(Ver ilustración "Coeficientes de correlación niveles de ruido ambiental y aeronáutico. J. Nocturna y Diurna" de la página 600 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

(…)"

Análisis mensual de aporte de ruido aeronáutico al ruido ambiental

Teniendo en cuenta los niveles diarios estimados para ruido ambiental y ruido aeronáutico, en este apartado se detalla la relación entre ambas magnitudes, detallando el porcentaje de días que presentaron diferencias menos a 3.0 dBA entre las dos tipologías de ruido. Este análisis se realiza en función de verificar las estaciones que presentan la relación más estrecha entre las demás fuentes sonoras y el ruido generado únicamente por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado. De tal forma, en la siguiente tabla, se podrán encontrar los porcentajes de días que presentaron diferencias inferiores a 3.0 dBA para cada estación y jornada de comparación.

(Ver tabla de la página 601 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)

Por consiguiente, las estaciones que presentaron más de la mitad de los días con diferencias menores a 3.0 dBA entre ambos tipos de ruido, para la jornada diurna, fueron: EMRI 1, EMRI 7, EMRI 13, EMRI 15, EMRI 17, EMRI 21 y EMRI 37. En esta misma jornada, las estaciones: EMRI 1 y EMRI 13 registraron los porcentajes más altos de días con diferencias menores a 3.0 dBA,

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

superando más del 90% de los días, con promedio de diferencias mensuales entre -1.7 dBA y -1.6 dBA.

Para la jornada nocturna las estaciones que presentaron más de la mitad de los días con diferencias menores a 3.0 dBA entre ambos tipos de ruido, fueron: EMRI 1, EMRI 5, EMRI 7, EMRI 13, EMRI 15, EMRI 18, EMRI 33 Y EMRI 37. No obstante, en el Anexo Digital 8. Análisis mensual de aporte energético, se puede evidenciar las diferencias entre ambas tipologías de ruido de manera diaria y por cada estación, con su respectivo porcentaje de estaciones con diferencias menores a 3.0 dBA (…)"

Sin embargo, estos análisis corresponden principalmente a relaciones estadísticas y comparativas, sin que se evidencie una cuantificación robusta del aporte del ruido aeronáutico frente a otras fuentes ni un análisis que permita establecer de manera clara la contribución individual de la aviación en los niveles de ruido ambiental.

En relación con el análisis por tipo de ruido, si bien los informes incluyen la definición y aplicación del factor de corrección tonal, tal como se indica en el glosario:

"(…) ***Kt – Nivel de corrección por componente tonal***
Nivel especifico de corrección por componente tonal, el cual se adiciona al nivel de presión acústica ponderando en tiempo y frecuencia en su respectivo horario de análisis el cual se determina en los valores de ajuste K referenciados en el Anexo A de la normativa ISO 1996-1.(…)"

Y en el informe ambiental se presentan apartados de

"(…) Correcciones tonales e impulsivas

El propósito de este capítulo es presentar las estaciones que experimentaron correcciones tanto de tipo tonal (K) como impulsivo (I) durante el mes analizado. Además, se proporciona información sobre la cantidad de días en los que se registraron cada tipo de corrección para cada estación. Este análisis contribuirá a una mejor comprensión del comportamiento natural del entorno acústico en las distintas estaciones.

(Ver tabla "Correcciones tonales e impulsivas por estación jornada diurna" de la página 602 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)"

No se evidencia el desarrollo de análisis espectrales detallados (por ejemplo, en bandas de tercio de octava) ni la caracterización técnica de componentes tonales o impulsivos asociados a fuentes específicas. En consecuencia, la inclusión del factor de corrección no sustituye el análisis por tipo de ruido exigido en la submedida.

Respecto al análisis del ruido ambiental global, se evidencia el uso de indicadores acústicos conforme a normativa, incluyendo LRAeq, LD, LN y LDN, tal como lo establece el informe de monitoreo de ruido aeronáutico y correlación, como lo es el del mes de junio de 2025

"(…) la metodología usada para el análisis de ruido se basa en el cálculo de niveles de ruido continuos equivalentes para las jornadas diurnos y nocturnos, establecidas en la normativa internacional (…)"

Así como la referencia normativa a la Resolución 0627 de 2006 y la ISO 1996
Por lo anterior, este componente se considera cumplido.

En cuanto al análisis de aportes, aunque el informe incorpora un capítulo denominado "Análisis de aporte energético sonoro" y apartados asociados a la correlación entre ruido ambiental y aeronáutico , este se limita

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

a comparar magnitudes entre ambos tipos de ruido, sin presentar una desagregación cuantitativa de las demás fuentes presentes en el entorno (tráfico vehicular, actividades urbanas, entre otras), lo que impide identificar la contribución real de cada fuente al nivel total registrado.

Finalmente, en relación con la evaluación de la tendencia del medio acústico, si bien el informe aeronáutico menciona que:

> *"(…) Los niveles diarios, por jornada, se calculan a partir de cada uno de los eventos aeronáuticos que suceden a lo largo de ambas jornadas. No obstante, debido a las dinámicas alternantes de la operación aérea, existen días que presentan una operación aérea distinta, lo cual puede generar un desplazamiento de niveles de ruido en las tendencias representativas de cada estación de monitoreo. Por tal motivo, la presentación de los resultados se basa en analizar la trazabilidad de los niveles de ruido aeronáuticos e identificar las distribuciones de estos en periodos diarios. De esta forma, se puede dar un concepto mensual y general del comportamiento de los niveles de ruido aeronáutico (…)"*

En este sentido, si bien los informes contienen información técnica relevante, no se evidencia el desarrollo de todos los componentes exigidos por la submedida, particularmente en lo relacionado con análisis espectral por tipo de ruido, cuantificación de aportes por fuente y evaluación de tendencias del medio acústico en el tiempo.

Por lo anterior, esta Autoridad Ambiental considera que la AEROCIVIL ***NO DA CUMPLIMIENTO*** *a la submedida 6 de la medida 7 para el periodo evaluado (ICA 21), en tanto los informes presentados no desarrollan de manera integral los análisis requeridos, limitándose a aproximaciones descriptivas que no permiten una evaluación técnica completa de los niveles de ruido.*

Submedida 7. *Presentar análisis de la aplicación de medidas de abatimiento de ruido sobre las trayectorias, perfiles de vuelo, trayectorias y gradiente de ascenso, en el marco de aplicación del Manual de Abatimiento de ruido y/o atenuación para el Aeropuerto Internacional El Dorado – SKBO.*

Con el fin de verificar el cumplimiento de la submedida 7 de la Medida 7 de la Ficha PSM-01, se revisó la información presentada por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a del ICA 21, así como los informes de monitoreo de ruido aeronáutico y correlación contenidos en el Anexo 3 – Reportes de laboratorio.

En el formato ICA 1a, la AEROCIVIL manifiesta que

> *"(…) Mediante la Resolución 1915 del 6 de octubre de 2020 se establece "Por la cual se sustituye el Manual de Atenuación de Ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento de la ciudad de Bogotá, D.C." implementada y publicada en el diario oficial 51.466, El SVCA-CMAA realiza el seguimiento al manual de abatimiento de ruido únicamente a los procedimientos de atención de ruido de despegue hacia la ciudad de Bogotá. En ese sentido se establece un método de seguimiento desde octubre de 2020 a estos procedimientos mediante el uso de las Estaciones de Monitorio de Ruido Inteligente – EMRI, este método usado solo para seguimiento y no como método de evaluación. En los informes de ruido entregados por el SVCA-CMAA, específicamente en el Informe de monitoreo de ruido aeronáutico y correlación en el capítulo 8.2 Análisis de procedimientos aéreos de abatimiento de ruido se expone el método usado y los resultados. Ver Anexo 3. Reportes de Laboratorio (…)"*

A partir de lo anterior, se evidencia que el enfoque adoptado por la AEROCIVIL corresponde explícitamente a un mecanismo de seguimiento y no de evaluación, lo cual limita el alcance técnico del análisis requerido por la submedida.

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

FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido
En verificación de los informes de monitoreo de ruido aeronáutico y correlación, se identificó que estos incluyen el análisis de abatimiento en el capítulo correspondiente, donde se presentan resultados asociados principalmente al control de altitudes de despegue y al comportamiento de algunas variables operacionales. *De manera consistente, el Anexo 13.2 evidencia registros de operaciones aéreas, identificación de eventos y seguimiento a parámetros operativos, permitiendo una trazabilidad básica del comportamiento de las operaciones frente a ciertos criterios del manual.* *No obstante, tanto en los informes como en el Anexo 13.2, la información presentada corresponde a un ejercicio de seguimiento operativo y registro de datos, sin que se evidencie un análisis técnico que permita evaluar la aplicación de las medidas de abatimiento de ruido conforme al alcance de la submedida.* *En particular, no se evidencia el análisis de trayectorias reales de vuelo en comparación con las trayectorias definidas en el manual, ni la evaluación de perfiles de vuelo que permitan identificar el comportamiento vertical de las aeronaves durante las fases críticas de despegue o aproximación. Así mismo, no se presenta el análisis de gradientes de ascenso ni la verificación del cumplimiento de estos parámetros operacionales como parte de las medidas de abatimiento.* *Adicionalmente, no se evidencia una relación técnica entre el comportamiento operacional de las aeronaves y los niveles de ruido registrados en las estaciones de monitoreo, es decir, no se desarrolla un análisis que permita establecer si la aplicación o incumplimiento de las medidas de abatimiento tiene un efecto directo sobre los niveles de ruido ambiental.* *En este sentido, aunque el Anexo 13.2 aporta información adicional sobre el seguimiento de operaciones, este no incorpora herramientas analíticas que permitan evaluar la efectividad de las medidas del manual de abatimiento de ruido, ni su incidencia en la reducción del impacto acústico.* *Lo anterior se refuerza en el hecho de que el propio ICA reconoce que el método implementado corresponde únicamente a un mecanismo de seguimiento y no de evaluación, lo cual implica que no se cuenta con un análisis orientado a verificar el desempeño de las medidas de abatimiento, sino únicamente a registrar el comportamiento de las operaciones.* *En consecuencia, la información presentada no permite dar cumplimiento al objetivo de la submedida, que consiste en evaluar la aplicación de las medidas de abatimiento de ruido sobre trayectorias, perfiles de vuelo y gradientes de ascenso, en el marco del manual aplicable al Aeropuerto Internacional El Dorado.* *Por lo anterior, esta Autoridad Ambiental considera que la AEROCIVIL **NO DA CUMPLIMIENTO** a la submedida 7 de la medida 7 para el periodo evaluado (ICA 21), en tanto la información presentada en los informes y en el Anexo 13.2 corresponde a un seguimiento operativo de las operaciones aéreas, sin que se evidencie un análisis técnico que permita evaluar la aplicación y efectividad de las medidas de abatimiento de ruido conforme a lo establecido en la Ficha PSM-01.* ***Submedida 8.*** *Presentar análisis de resultados en el marco de aplicación del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado por parte de los operadores aéreos.* *Con el fin de verificar el cumplimiento de la submedida 8 de la medida 7 de la Ficha PSM-01, se revisó la información presentada por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a del ICA 21, así como los soportes asociados a la gestión de operadores aéreos y al protocolo de medición y evaluación de cumplimiento de niveles de ruido.* *En el formato ICA 1a del ICA 21, la AEROCIVIL señala que:*

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

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

"(…) De acuerdo a la Resolución 1599 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', una vez se detecta la superación del nivel de 94 dBA Lmax, se procede a realizar un dictamen técnico en el cual se describe la relación de los hechos ocurridos, conclusiones y algunas recomendaciones. Una vez se cuenta con el dictamen técnico, la información se remite al grupo de vigilancia aerocomercial de la oficina de Transporte Aéreo para su competencia, en el marco de aplicación del RAC 13. Actualmente la Aerocivil se encuentra en la consolidación del análisis de los incumplimientos reportados, con el fin de presentar dicho análisis ante la autoridad por medio de oficio (…)"

En verificación de lo anterior, esta Autoridad evidenció que, para el periodo evaluado, la AEROCIVIL efectivamente genera dictámenes técnicos por operador aéreo, en los cuales se documentan eventos que superan el nivel máximo permisible de 94 dBA (Lmax). Por ejemplo, para el mes de enero de 2025 se identificó el dictamen técnico correspondiente al operador Aerosucre S.A., en el cual se establece que "arrojó un total equivalente a 14 eventos aéreos que superaron el nivel máximo permitido de ruido de 94 dBA LAmax"

Así mismo, se evidenció que durante el periodo evaluado (enero a junio de 2025), la AEROCIVIL cuenta con dictámenes técnicos asociados a diferentes operadores aéreos, tales como Aerosucre, Atlas Air GTI, Avianca Cargo, Martinair, UniWorld Air Cargo y Solar Cargo, lo cual demuestra la existencia de información base relevante derivada de la aplicación del protocolo.

No obstante, a pesar de la existencia de estos dictámenes técnicos individuales, no se evidencia la consolidación de dicha información en un análisis integral de resultados, tal como lo exige la submedida. En efecto, los dictámenes corresponden a evaluaciones puntuales por operador y periodo, orientadas a describir eventos específicos de superación y formular recomendaciones individuales, pero no constituyen un análisis agregado que permita evaluar el comportamiento global de los operadores aéreos frente al cumplimiento de los niveles de ruido.

En este sentido, no se observa la integración de los resultados en términos de tendencias, reincidencia de operadores, distribución temporal de eventos, análisis comparativo entre aerolíneas, ni evaluación de la efectividad de las medidas adoptadas frente a los incumplimientos identificados.

Adicionalmente, el propio ICA 21 reconoce que el análisis de los incumplimientos "se encuentra en consolidación", lo cual confirma que, para el periodo evaluado, no se ha materializado el análisis requerido por la submedida.

Por lo tanto, si bien AEROCIVIL cuenta con insumos técnicos relevantes (dictámenes técnicos por operador), estos no han sido integrados en un análisis estructurado de resultados que permita evaluar el cumplimiento del protocolo de manera sistemática y trazable.

*Por lo anterior, esta Autoridad Ambiental considera que la AEROCIVIL **NO CUMPLE** con la submedida 8 de la medida 7 para el periodo evaluado (ICA 21), en tanto no se presenta el análisis consolidado de resultados derivado de la aplicación del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido, a pesar de contar con información base suficiente para su desarrollo.*

***Submedida 11.** Presentar un complemento de 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.*

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

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

En el marco de la evaluación de la Submedida 11 del programa PSM-01, la cual exige la presentación de un complemento del estudio de vibraciones conforme a la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021, se analizó la información reportada por la AEROCIVIL en el ICA 21, así como el contenido del Anexo 10 "Vibraciones", correspondiente al informe técnico operativo CMAA – vibraciones octubre-diciembre 2024.

En el Formato ICA 1A del ICA 21, la AEROCIVIL señala:

> *"(…) Dentro del contrato de consultoría No. 22001399, celebrado entre la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC y la empresa K2 Ingeniería S.A.S., se establece la prestación de los servicios de implementación y operación de un Centro de Monitoreo Aeroambiental a partir de la operación del CMAA para el Aeropuerto Internacional El Dorado. Dicho centro de monitoreo incluye también el monitoreo de vibraciones dentro de las áreas de influencia, lo cual resulta de importancia en tanto estos análisis permiten detectar, analizar y prevenir posibles fallas en maquinaria, estructuras y equipos que puedan afectar directa o indirectamente a las comunidades involucradas.*
>
> *Dentro del documento anexo (Ver Anexo 10. Vibraciones) se presenta el trabajo realizado con las comunidades de las localidades de Fontibón y Engativá durante el segundo semestre del año 2024, donde el principal objetivo fue el monitoreo de vibraciones dentro de 14 polígonos previamente establecidos.*
>
> *Para el segundo semestre del año 2025 se espera la presentación del estudio completo (…)".*

A partir de la revisión del informe técnico allegado (Anexo 10), se evidencia que el documento corresponde a un informe operativo de monitoreo, más no a un estudio completo de vibraciones. En efecto, el documento describe actividades como instalación de equipos, socialización comunitaria, selección de puntos y ejecución de mediciones, indicando un avance del 53,3% de monitoreos ejecutados.

Desde el punto de vista técnico, se identifican los siguientes aspectos:

- En relación con la caracterización y cuantificación de predios y su estructura, el informe presenta identificación de puntos de monitoreo y número de viviendas por polígono; sin embargo, no incluye información técnica sobre tipologías estructurales, materiales, sistemas constructivos o condiciones de vulnerabilidad de las edificaciones. La información se limita a la localización de puntos de medición, sin análisis estructural asociado.

- Respecto al método de monitoreo con identificación de vulnerabilidad estructural, si bien se describe el uso del acelerómetro Orión y la aplicación de la norma DIN 4150-1:2022-12, no se evidencia la aplicación de una metodología específica de evaluación de vulnerabilidad estructural. No se presentan criterios de clasificación de riesgo, ni análisis diferenciado por tipo de estructura, ni correlación entre niveles de vibración y posibles efectos estructurales.

- En cuanto a la ejecución del monitoreo, el informe confirma que el proceso se encuentra en desarrollo y no finalizado, reportando un avance del 53,3% de ejecución. Esto indica que no se ha completado el monitoreo en la totalidad del área definida (Fontibón y Funza), requisito explícito de la submedida.

- Frente al análisis y conclusiones de resultados, el documento no presenta un análisis técnico consolidado de los datos de vibración. Las conclusiones son de carácter operativo (actividades ejecutadas, logística, instalación de equipos), sin determinar si los niveles registrados generan afectaciones estructurales, ni evaluar cumplimiento frente a límites normativos, ni establecer escenarios de riesgo.

Adicionalmente, se evidencia que el documento corresponde a un informe operativo del CMAA, cuyo objetivo es reportar actividades de campo y avance del programa, tal como se indica en su introducción, donde se

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

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

establece que el informe "detalla el avance de acciones y actividades ejecutadas", lo cual confirma que no corresponde a un estudio técnico integral de vibraciones.

Finalmente, la afirmación de la AEROCIVIL respecto a que "se espera la presentación del estudio completo en el segundo semestre de 2025" confirma que el producto exigido por la submedida no ha sido aún entregado, sino que se encuentra proyectado.

En consecuencia, desde el punto de vista técnico y con base en la evidencia documental revisada, se concluye que la información presentada en el ICA 21 corresponde a un avance operativo del monitoreo de vibraciones y no a un estudio completo conforme a los requerimientos de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021. No se evidencia el cumplimiento integral de los componentes exigidos, particularmente en lo relacionado con la caracterización estructural de predios, la evaluación de vulnerabilidad, la ejecución completa del monitoreo y el análisis técnico de resultados.

Por lo anterior, se concluye que la AEROCIVIL ***NO DA CUMPLIMIENTO*** *a la submedida 11 para el periodo evaluado.*

Submedida 12. *Los resultados arrojados por los monitoreos de ruido y modelos de propagación de ruido producto de la operación aérea; deberán ser utilizados como herramienta de gestión y evaluación de la efectividad de las medidas de mitigación adoptadas, por lo cual se arrojarán informes de monitoreo y evaluaciones de ruido ambiental, LDN, con correcciones de ruido de fondo, evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido, generación de contornos de ruido de precisión asociados a las condiciones de operación del aeropuerto, etc.*

Para la submedida 12, se establece que los resultados de los monitoreos de ruido y de los modelos de propagación deben ser utilizados como herramienta de gestión y evaluación de la efectividad de las medidas de mitigación adoptadas, incluyendo, entre otros, el análisis de indicadores como LDN, correcciones por ruido de fondo, evaluación de cumplimiento normativo, generación de contornos de ruido de precisión y análisis de la evolución del impacto acústico en el área de influencia.

En el ICA 21, dentro del formato ICA 1a, no se presenta de manera estructurada información que permita evidenciar el uso integral de los resultados del monitoreo y modelación como herramienta de gestión ambiental. La información reportada se limita a la existencia de informes de monitoreo y a análisis descriptivos del comportamiento del ruido, sin que se evidencie una articulación clara con la evaluación de la efectividad de las medidas de mitigación implementadas.

No obstante, a partir de la revisión de la información técnica asociada a los modelos de propagación de ruido presentados, se evidencia que AEROCIVIL sí cuenta con herramientas de modelación que incorporan indicadores como LDN y la generación de contornos acústicos conforme a metodologías internacionales (OACI Doc. 9911), incluyendo el análisis del contorno correspondiente a 65 dB(A).

Sin embargo, el análisis de dichos resultados evidencia una situación contraria a lo exigido por la submedida. En particular, el contorno LDN 65 dB(A) presenta un incremento del área de influencia. Este incremento indica que, lejos de evidenciar una reducción o contención del impacto acústico, se presenta una expansión del área afectada, lo cual ha sido interpretado por la autoridad ambiental como un indicio de que las medidas de mitigación actualmente implementadas no están generando los resultados esperados.

Adicionalmente, no se evidencia que estos resultados de modelación estén siendo utilizados de manera sistemática para:

- evaluar la efectividad de las medidas de control implementadas,
- ajustar las estrategias de mitigación,
- ni retroalimentar la gestión operacional del aeropuerto.

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

Tampoco se identifica en el ICA 21 el desarrollo de análisis integrados que incluyan de forma explícita:

- correcciones por ruido de fondo dentro de una evaluación consolidada,
- análisis comparativos temporales de los contornos de ruido,
- ni la generación de escenarios de gestión orientados a la reducción del impacto acústico.

En este sentido, si bien la AEROCIVIL dispone de herramientas técnicas de monitoreo y modelación, no se evidencia que estas estén siendo utilizadas como un instrumento efectivo de gestión ambiental del ruido, tal como lo exige la submedida 12.

*Por lo anterior, se concluye que la AEROCIVIL **NO CUMPLE** con la submedida 12, en la medida en que no se demuestra el uso de los resultados de monitoreo y modelación para la evaluación de la efectividad de las medidas de mitigación ni para la toma de decisiones orientadas al control del impacto acústico en el área de influencia del proyecto.*

***Submedida 13.** Respecto a la plataforma web de visualización en tiempo real de la red de monitoreo del SVCA, se debe iniciar un proceso de socialización de la herramienta de gestión conocida como "Webmonitoring", una vez se encuentre en funcionamiento óptimo a la ANLA, MADS, autoridades ambientales y locales del área de influencia directa.*

Con el fin de verificar el cumplimiento de la submedida 13 de la medida 7 de la Ficha PSM-01, se revisó la información presentada por la AEROCIVIL en el formato ICA 1a del ICA 21, relacionada con el proceso de socialización de la plataforma web de visualización en tiempo real de la red de monitoreo del SVCA.

En el ICA 1a del ICA 21, la AEROCIVIL señala que:

> *"(…) La Aerocivil lleva a cabo esta actividad a través de los software Aerovision y AmbiensQ, que permiten visualizar en tiempo real la información de la red de monitoreo del CMAA. Para facilitar el acceso a esta información, la Aerocivil proporcionó a los profesionales de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) un usuario y contraseña, permitiéndoles acceder a las plataformas y descargar los datos necesarios para el seguimiento de la licencia. Sin embargo, la información de Eventlist, utilizada para correlacionar las trayectorias con los eventos de ruido aeronáutico generados por la operación del aeropuerto, continúa compartiéndose por correo electrónico a solicitud de la autoridad. Adicionalmente, se puede descargar esta información mediante un servidor SFTP (…)".*

A partir de lo anterior, se evidencia que la AEROCIVIL cuenta con plataformas operativas (Aerovision y AmbiensQ) que permiten la visualización de la información en tiempo real, así como mecanismos de acceso para la ANLA mediante credenciales y herramientas de descarga de información.

No obstante, la submedida 13 no se limita a la disponibilidad o acceso a la información, sino que establece de manera expresa la obligación de adelantar un proceso de socialización formal de la herramienta de gestión con la ANLA, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADS) y las autoridades ambientales y locales del área de influencia directa.

En este sentido, la información presentada en el ICA 21 no evidencia la realización de actividades de socialización tales como talleres, capacitaciones, jornadas de divulgación, actas de reunión, listados de asistencia, material pedagógico o cualquier otro soporte que permita verificar que la herramienta ha sido socializada de manera formal con las entidades señaladas.

Así mismo, no se evidencia la participación del MADS ni de autoridades ambientales regionales o locales en espacios de socialización de la plataforma, ni la existencia de un plan estructurado de divulgación de la herramienta.

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

FICHA PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Ruido
En consecuencia, si bien se evidencia la existencia y operación de la plataforma, no se demuestra el cumplimiento del componente esencial de la submedida, correspondiente al proceso de socialización formal de la herramienta ante las entidades competentes. *Por lo anterior, esta Autoridad Nacional considera que la AEROCIVIL **NO DA CUMPLIMIENTO** a la submedida 13 para el periodo evaluado (ICA 21), en tanto no se evidencian actividades formales de socialización de la plataforma web de monitoreo en tiempo real ante el MADS, autoridades ambientales y locales del área de influencia directa.*

FICHA PSM-02 Manejo y control de la calidad del Aire			
Componente	***Impacto***	***Medida de seguimiento y monitoreo***	***Cumple***
Atmosférico	*Alteración de la calidad del aire por gases contaminantes (CO2, CO, SOX, NOX, O3)* *• Alteración de la calidad del aire por material Particulado (PM10 y PM2.5)*	***Localización de las medidas*** *Se realizarán monitoreos para los contaminantes: PM_{10}, $PM_{2.5}$, CO_2, CO, SO_2, NO_2, y O_3. La información debe ser obtenida, analizada y valorada de acuerdo a como lo establece el Protocolo para el Monitoreo y Seguimiento de la Calidad del Aire y demás normatividad aplicable.* ***Medida 1. Especificaciones detalladas – calidad del aire*** *(…)* ***Submedida 7.** Reportar al SISAIRE toda la información de calidad del aire según lo requerido por el Articulo 25 la Resolución 2254 de 2017 y según los dispuesto en los artículos cuarto y quinto de la Resolución 651 del 29 de marzo de 2010 o aquella que la modifique o sustituya. Adicionalmente, reportar en los ICA el avance y cumplimiento en las gestiones realizadas para el cumplimiento de lo anterior.* ***Submedida 8.** Mantener el Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire Industrial - SVCAI - Fijo en los términos requeridos por los protocolos de calidad del aire vigentes.*	***NO***
		Medida 2 Presentación de informes. *Se destaca que se presentará el documento de rediseño del SVCA donde además de lo requerido en las metodologías del manual de diseño de SVCA aplicables según el Protocolo para el Monitoreo y Seguimiento a la Calidad del aire, se incluya: el programa de control y aseguramiento de la calidad, el manejo de muestras y cadena de custodia, como se realizará el análisis de la información*	***NO***

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

FICHA PSM-02 Manejo y control de la calidad del Aire			
		generada, cuáles, cómo y cuándo se medirán y evaluarán los indicadores de operación y desempeño, finalmente la periodicidad y contenido del reporte meteorológico y de la calidad del aire a presentar. Adicionalmente, se contemplan las siguientes entregas: ***a** Mapas de isoconcentración.* ***b** Datos meteorológicos.* ***c** Trayectorias de vuelo de aeronaves, perfiles verticales de vuelo.* ***d** Análisis de las excedencias normativas, en todos los tiempos de exposición y para todos los contaminantes de la normatividad vigente exceptuando el Ozono (O3).* ***e** Estimar el aporte del proyecto a las excedencias para determinar su contribución; cuando las contribuciones del proyecto sean mayoritarias en las excedencias, la Aerocivil deberá presentar un informe con las medidas implementadas o a implementar para que esta situación no se vuelva a presentar.* ***h** Estrategias implementadas para reducir el área de incidencia y afectación.* ***I** Certificados de calibración y acreditación IDEAM.* ***j** Informe anexo de gestión y evaluación de impactos.* ***k** Cumplimiento de la periodicidad y contenidos mínimos de reportes aplicables a SVCA Fijos o permanentes según los protocolos vigentes de calidad del aire.*	
		Medida 3 Análisis de Resultados. *Las medidas de monitoreo y seguimiento permitirán calcular la eficiencia de las medidas de manejo ambiental implementadas en las actividades identificadas como generadoras de emisiones de material particulado y gases y ajustar los sistemas de control de emisiones a unos más eficaces que cumplan como mínimo con la establecido en el Resolución 2254 de 2017 o la norma que lo sustituya.*	
		Medida 4 Verificación huella de carbono. *Se realizará la verificación de la disminución de la huella de carbono mediante las siguientes calculadoras:*	

FICHA PSM-02 Manejo y control de la calidad del Aire			
		• *ACERT de la ACI* • *CERT e ISFET OACI* *Las cuales requieren como datos de entrada, información obtenida a través del Sistema de Control y Vigilancia Ambiental y reporte mensual operadores aéreos del Aeropuerto El Dorado.* *Información aterrizaje* *Información despegue* *Gasto de combustible* *RKT de trayecto* *De esta manera, de forma semestral se verificarán los datos de emisiones de CO_2 teniendo como línea base los años 2015-2016.*	
Consideraciones			
Localización de las medidas. *Se realizarán monitoreos para los contaminantes: PM_{10}, $PM_{2.5}$, CO_2, CO, SO_2, NO_2, y O_3. La información debe ser obtenida, analizada y valorada de acuerdo a como lo establece el Protocolo para el Monitoreo y Seguimiento de la Calidad del Aire y demás normatividad aplicable.* ***Medida 1. Especificaciones detalladas –calidad del aire*** ***Submedida 7.*** *Reportar al SISAIRE toda la información de calidad del aire según lo requerido por el articulo 25 la Resolución 2254 de 1 de noviembre 2017 y según los dispuesto en los artículos cuarto y quinto de la Resolución 651 del 29 de marzo de 2010 o aquella que la modifique o sustituya. Adicionalmente, reportar en los ICA el avance y cumplimiento en las gestiones realizadas para el cumplimiento de lo anterior.* *En la evaluación del ICA 21 - Formato 1A, frente a la Submedida 7, el titular reporta lo siguiente:* *"(…) Para el periodo de reporte la aeronáutica civil se encuentra en la consolidación de la información requerida por parte del IDEAM para el reporte ante SISAIRE. Ver anexo 12. calidad de aire/12.4 SISAIRE (…)"* *A partir de la revisión del Anexo 12.4, se evidenció la comunicación emitida por el IDEAM con numero de radicado 20256040043121*, mediante la cual se da respuesta a la solicitud de creación de usuario para el SISAIRE en el marco del expediente LAM 0209, indicando que dicho usuario fue creado satisfactoriamente y que se asignaron las credenciales de acceso al sistema.* *No obstante, en la misma comunicación se establece que los sistemas de vigilancia de calidad del aire que operan de forma automática deben realizar el cargue de la información de manera periódica en el SISAIRE, conforme a lo dispuesto en la Resolución 651 de 29 de marzo de 2010, incluyendo el ingreso semanal de las mediciones, previa validación de los datos.* *En este sentido, si bien se evidencia la gestión adelantada para la creación del usuario y, a su vez, al consultar el subsistema se confirma la creación del SVCA, no se identifican soportes que permitan verificar el reporte efectivo de la información de calidad del aire al sistema SISAIRE durante el periodo evaluado, ni evidencias del cumplimiento de las periodicidades de cargue exigidas por la normativa vigente; así mismo, en el subsistema no se evidencian registros de mediciones asociadas al SVCAI.*			

FICHA PSM-02 Manejo y control de la calidad del Aire

Adicionalmente, el ICA 21 mantiene una narrativa en la cual se indica que la información se encuentra en proceso de consolidación, sin que se evidencien avances concretos hacia el cumplimiento de la obligación, lo que permite establecer que el reporte al sistema no ha sido implementado de manera efectiva durante el periodo evaluado.

En consecuencia, aunque se evidencia una gestión administrativa asociada a la habilitación del usuario en el sistema, no se prueba el cumplimiento de la obligación principal relacionada con el cargue de la información de calidad del aire en el SISAIRE.

Para el ICA 21, la Submedida 7 NO CUMPLE, toda vez que no se evidenció el reporte efectivo de la información de calidad del aire al sistema SISAIRE ni el cumplimiento de las periodicidades establecidas en la normativa vigente, limitándose el titular a indicar que la información se encuentra en proceso de consolidación.

***Submedida 8.** Mantener el Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire Industrial - SVCAI - Fijo en los términos requeridos por los protocolos de calidad del aire vigentes.*

En la evaluación del ICA 21 - Formato 1A, frente a la Submedida 8, relacionada con mantener el Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire Industrial (SVCAI) fijo en los términos requeridos por los protocolos de calidad del aire vigentes, el titular reporta lo siguiente:

> *"(…) Por medio del contrato No. 22001399 H3-2022 se realizó la contratación con Applus K2 Ingeniería, para mantener el sistema de vigilancia de calidad de aire industrial (SVCAI), por medio del centro de monitoreo aéreo ambiental (CMAA), el cual se encuentra vigente para este periodo de reporte (…)"*

A partir de la revisión de los informes mensuales de calidad del aire correspondientes al periodo enero a junio de 2025, se evidencia que el sistema de vigilancia se encuentra en operación, reflejado en el funcionamiento de las estaciones automáticas, la generación de información para los contaminantes criterio y la ejecución de actividades asociadas a la operación del sistema, tales como mantenimiento, calibración y rutinas de verificación de equipos para el ICA 21.

Así mismo, se identifican registros asociados a control de calidad (QC) y procesos de validación operativa de los datos, lo cual permite establecer que el sistema cuenta con componentes técnicos y operativos orientados a garantizar su funcionamiento durante el periodo evaluado.

No obstante, en concordancia con lo evidenciado en el análisis de las submedidas 1 y 3, la información presentada no permite verificar de manera integral que el sistema haya operado en los términos exigidos por los protocolos de calidad del aire vigentes.

En particular, el Formato ICA 1A no desarrolla un análisis técnico consolidado del desempeño del sistema, en aspectos fundamentales tales como: porcentaje de captura de datos, porcentaje de datos válidos, evaluación de consistencia, completitud de las series de información, identificación de vacíos de datos, ni análisis de calidad de la información generada por estación y contaminante.

Adicionalmente, la información allegada no permite establecer la trazabilidad completa de la operación del sistema durante la totalidad del periodo de seguimiento (15 de abril de 2025 al 20 de febrero de 2026), ni verificar la continuidad del monitoreo bajo criterios cuantitativos, lo cual resulta esencial para demostrar la opeación del sistema en los términos exigidos por el protocolo.

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

FICHA PSM-02 Manejo y control de la calidad del Aire
En este sentido, si bien se evidencia la existencia del sistema, su operación y la generación de información, no se sustenta de manera suficiente que el SVCAI haya sido mantenido bajo condiciones de operación continua, verificable y conforme a los lineamientos técnicos establecidos en el Protocolo Nacional de Calidad del Aire. *Así mismo, en línea con lo previamente observado, la ausencia de información consolidada que permita verificar la calidad, integridad y confiabilidad de los datos, limita la capacidad de esta Autoridad para validar el adecuado mantenimiento del sistema desde una perspectiva técnica y normativa.* *En consecuencia, la información presentada no permite verificar de manera suficiente el cumplimiento de la Submedida 8, en tanto no demuestra el sustento del Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire Industrial (SVCAI) bajo condiciones de operación continua, trazable y conforme a los criterios de calidad de datos exigidos por los protocolos vigentes.* *En consecuencia, se concluye que AEROCIVIL NO CUMPLE con la submedida 8 de la medida 1, en tanto no demuestra de manera integral la operación del SVCAI conforme a los lineamientos técnicos, operativos y de calidad de información establecidos en el Protocolo Nacional de Calidad del Aire durante el periodo completo de analisis.*
Presentación de informes *Se destaca que se presentará el documento de rediseño del SVCA donde además de lo requerido en las metodologías del manual de diseño de SVCA aplicables según el Protocolo para el Monitoreo y Seguimiento a la Calidad del aire, se incluya: el programa de control y aseguramiento de la calidad, el manejo de muestras y cadena de custodia, como se realizará el análisis de la información generada, cuáles, cómo y cuándo se medirán y evaluarán los indicadores de operación y desempeño, finalmente la periodicidad y contenido del reporte meteorológico y de la calidad del aire a presentar. Adicionalmente, se contemplan las siguientes entregas:* ***a** Mapas de isoconcentración.* ***b** Datos meteorológicos.* ***c** Trayectorias de vuelo de aeronaves, perfiles verticales de vuelo.* ***d** Análisis de las excedencias normativas, en todos los tiempos de exposición y para todos los contaminantes de la normatividad vigente exceptuando el Ozono (O3).* ***e** Estimar el aporte del proyecto a las excedencias para determinar su contribución; cuando las contribuciones del proyecto sean mayoritarias en las excedencias, la Aerocivil deberá presentar un informe con las medidas implementadas o a implementar para que esta situación no se vuelva a presentar.* ***h** Estrategias implementadas para reducir el área de incidencia y afectación.* ***I** Certificados de calibración y acreditación IDEAM.* ***j** Informe anexo de gestión y evaluación de impactos.* ***k** Cumplimiento de la periodicidad y contenidos mínimos de reportes aplicables a SVCA Fijos o permanentes según los protocolos vigentes de calidad del aire.* *En la evaluación del ICA 21 – Formato 1A, frente a la obligación de presentación de informes del SVCA, el titular reporta lo siguiente:* *"(…) La Aeronáutica civil cumple con esta actividad por medio del CMAA, el cual cuenta con un Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire industrial fijo, esto se puede evidenciar en los informes de calidad del aire correspondientes al periodo de reporte y los resultados de los contaminantes criterio (PM10, PM2.5, SO2, NO2, O3 y CO). Estas mediciones se ejecutaron en el marco del contrato No. 220001399 suscrito con la empresa Applus+K2 Ingeniería S.A.S.; el propósito es poder identificar las tendencias de concentración que se pueden presentar en torno al aeropuerto y evaluar los niveles de exposición respecto los límites establecidos en la Resolución 2254 del 2017 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADS). Ver Anexo 3. Reportes de Laboratorio (…)"*

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

FICHA PSM-02 Manejo y control de la calidad del Aire

A partir de la revisión del Anexo 3 – Reportes de laboratorio, se verificó la existencia de informes mensuales de calidad del aire correspondientes al periodo enero a junio de 2025, los cuales evidencian la operación del sistema de vigilancia y la generación de información periódica. En estos documentos se establece que corresponden a informes técnicos del SVCAI asociados al contrato suscrito para la operación del sistema, como se evidencia en la identificación de los mismos, como, por ejemplo

> *"(…) INFORME DE CALIDAD DEL AIRE SVCA*
> *INFORME MARZO 2025*
> *CÓDIGO DEL INFORME: Contrato No. 22001399 H3 – 2022 (…)"*

así como en los informes de los otros meses con igual estructura y finalidad.

Así mismo, los informes presentan una estructura técnica que incluye descripción de la red de monitoreo, metodología de medición, normatividad aplicable, análisis de resultados y evaluación frente a los niveles establecidos en la Resolución 2254 de 1 de noviembre de 2017, tal como se evidencia en los apartados correspondientes a

> *"(…)* ***4.2 Red de monitoreo de calidad del aire.***
> *La red de monitoreo de calidad del aire del aeropuerto El Dorado, hace parte integral del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental - SVCA, comprende el monitoreo de material particulado y gases para evaluación de la operación del Aeropuerto. Se destaca que hasta el mes de diciembre de 2021 se realizó la operación de forma continua de tres estaciones automáticas de calidad del aire y una estación de meteorología, localizadas dentro del área de influencia - AID del aeropuerto El Dorado, sin embargo, a partir del mes de enero 2022 se realiza la operación de una única estación de calidad del aire y meteorología ubicada al interior del aeropuerto y denominada CA2 CNA. (…)"*
>
> *"(…) 4.4 Metodología del monitoreo*
>
> *Durante el muestreo de calidad del aire se siguieron los procedimientos necesarios para la evaluación de los contaminantes criterio, los cuales se encuentran regulados a través de las Resoluciones 610 de 2010 y 2254 de 2017 del MADS. Para la toma de muestras se desarrollaron los métodos recomendados por la Agencia de Protección Ambiental (EPA) de los Estados Unidos de América como se muestran en la Tabla 5, y avalados por la legislación colombiana (…)"*
>
> *"(…) 4.5 Normatividad de calidad del aire*
>
> *4.5.1 Resolución 2254 de 2017 del MADS*
> *El MADS con la Resolución 2254 de 2017, establece la norma de calidad del aire o nivel de inmisión para todo el territorio nacional a condiciones de referencia.*
> *En el Artículo 2 de la Resolución 2254 de 2017 se determinan los límites máximos permisibles vigentes a condiciones de referencia para los contaminantes criterio (ver Tabla 6) (…)"*

De igual manera, se evidencia que los informes incluyen el análisis de contaminantes criterio y variables meteorológicas, así como elementos técnicos asociados a la calidad de la medición, tales como incertidumbre y declaraciones de conformidad, lo cual se refleja en contenidos como "4.7 Regla de decisión y declaraciones de conformidad" y "4.8 Incertidumbre asociada al monitoreo de calidad de aire".

En este sentido, se verifica que el titular genera informes periódicos con contenido técnico suficiente para el seguimiento del comportamiento de la calidad del aire y el cumplimiento normativo, en concordancia con la operación del SVCA.

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

FICHA PSM-02 Manejo y control de la calidad del Aire
No obstante, al contrastar el contenido de dichos informes con los requerimientos específicos de la submedida, se identifica que el alcance de estos se concentra en la presentación de resultados de monitoreo y su análisis básico, sin evidenciar la incorporación integral de todos los componentes adicionales exigidos. *En particular, dentro de la información revisada no se identifican elementos que permitan verificar:* *- La elaboración de mapas de isoconcentración, como producto del análisis espacial de la información generada.* *- La integración de trayectorias de vuelo de aeronaves o perfiles operacionales en el análisis de calidad del aire.* *- El desarrollo de un análisis del aporte del proyecto a las excedencias normativas, en los términos exigidos.* *- La formulación de estrategias orientadas a la reducción del área de incidencia y afectación, derivadas de los resultados del monitoreo.* *Estas observaciones corresponden a elementos expresamente establecidos en la submedida y no a requerimientos adicionales, los cuales hacen parte del alcance mínimo esperado para la presentación de informes del SVCA.* *<u>En consecuencia, si bien se evidencia la generación de informes mensuales con contenido técnico válido y consistente con la operación del sistema de monitoreo, estos no integran de manera completa los componentes exigidos en la submedida, limitándose principalmente al reporte de resultados y sin desarrollar los elementos analíticos y de integración requeridos</u>.* *En este sentido, la información presentada en el ICA 21 no permite verificar el cumplimiento integral de la obligación asociada a la presentación de informes del SVCA, en los términos establecidos en la ficha PSM-02, por lo cual se concluye que NO CUMPLE.*
Análisis de Resultados *Las medidas de monitoreo y seguimiento permitirán calcular la eficiencia de las medidas de manejo ambiental implementadas en las actividades identificadas como generadoras de emisiones de material particulado y gases y ajustar los sistemas de control de emisiones a unos más eficaces que cumplan como mínimo con la establecido en la Resolución 2254 de 1 de noviembre de 2017 o la norma que lo sustituya.* *En la evaluación del ICA 21 – Formato 1A, frente a la obligación de Análisis de Resultados, el titular reporta lo siguiente:* *"(…) Los informes mensuales de calidad de aire contienen el análisis de resultados del sistema de vigilancia de calidad de aire mes a mes, obteniendo así una herramienta de seguimiento a la eficiencia en las medidas de manejo empleadas para el control y manejo de la calidad de aire afectada por la operación del aeropuerto. Todo esto enmarcado al cumplimiento de lo establecido en la resolución 2254 de 2017. Ver Anexo 3. Reportes de Laboratorio (…)"* *A partir de la revisión del Anexo 3 - Reportes de laboratorio correspondientes al periodo enero a junio de 2025, se verificó la existencia de informes mensuales del SVCA, tales como el "INFORME DE CALIDAD DEL AIRE SVCA – INFORME ENERO 2025" y el "INFORME DE CALIDAD DEL AIRE SVCA – INFORME JUNIO 2025", así como los correspondientes a los meses intermedios.* *En dichos informes se evidencia que el titular desarrolla un análisis técnico de resultados que incluye:* *- Evaluación de contaminantes criterio (PM_{10}, $PM_{2.5}$, SO_2, NO_2, CO y O_3).* *- Comparaciones entre estaciones y análisis de tendencias.*

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

FICHA PSM-02 Manejo y control de la calidad del Aire

- Herramientas como índices de calidad del aire (ICA), medias móviles, rosas de contaminación y análisis meteorológico, tal como se observa en los capítulos de resultados:

> *"(…) 7. Resultados calidad del aire.*
>
> *En el presente capítulo se relacionan los resultados obtenidos entre el 01 al 30 de junio del 2025. Los resultados se confrontan con los estándares de calidad del aire contenidos en la Resolución 2254/2017, donde se destaca que para el periodo analizado se presentan resultados obtenidos por medio de equipos que utiliza métodos de referencia, los cuales se encuentra avalados por la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (EPA).*
>
> *7.1 Material particulado.*
>
> *En la Tabla 21 y Tabla 22 se presentan los parámetros estadísticos obtenidos del monitoreo para los contaminantes PM10 y PM2.5. Se incluye la concentración promedio del periodo, reporte de la estación de la SDA, concentraciones máximas y mínimas con fecha de ocurrencia y número de sobrepasos a la norma diaria establecida por la Res. 2254/2017 MADS, resaltando que no se presentaron excedencias a la norma diaria de PM10 ni PM2.5 en las estaciones analizadas"*

(Ver tabla "Parámetros estadísticos estaciones de Calidad del Aire - PM10" y tabla "Parámetros estadísticos estaciones de Calidad del Aire - PM2.5" de las páginas 629 y 630 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.)"

A sí mismo, en el "7.2 Dióxido de azufre", "7.3 Monóxido de carbono", "7.4 Ozono"

> *"(…) <u>Análisis de meteorología</u>*
>
> *Adicionalmente, los informes incorporan análisis de variables meteorológicas que permiten interpretar el comportamiento de los contaminantes, incluyendo apartados como:*
>
> *El presente análisis se realiza con los datos registrados por las estaciones del SVCA, las cuales cuentan con una estación meteorológica Vantage Pro 2; marca Davis Instruments (Ilustración 8) y registran las variables de humedad relativa, presión atmosférica, precipitación, temperatura ambiente, velocidad y dirección del viento. Con esto se busca estudiar el comportamiento de las condiciones atmosféricas, para identificar su influencia sobre la dispersión de contaminantes en la atmósfera para la zona de estudio y para los diferentes meses del año.*
> *Ilustración 14. Modelo Davis Vantage Pro 2 Fuente: Applus K2 (Estudio actual) A continuación, se realiza una breve descripción de los factores meteorológicos más relevantes, con el fin de identificar la relación del comportamiento de las concentraciones durante los días del mes de marzo del año 2025 (…)"*

Con variables de temperatura, humedad, presión, precipitación y viento.

Así mismo, se evidencia que los resultados son evaluados frente a la normativa vigente, específicamente la Resolución 2254 de 1 de noviembre de 2017, lo cual se soporta en los apartados de "Normatividad de calidad del aire" incluidos en los informes mensuales.

En este sentido, se verifica que el titular realiza un análisis técnico detallado del comportamiento de la calidad del aire, el cual permite identificar tendencias, condiciones de dispersión y niveles de concentración de contaminantes, constituyendo una base técnica adecuada para el seguimiento del sistema.

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

FICHA PSM-02 Manejo y control de la calidad del Aire
No obstante, al contrastar el contenido de los informes con el alcance específico de la submedida, se identifica que el análisis desarrollado se mantiene en el nivel de descripción y evaluación de resultados, sin que se evidencie de manera explícita y sistemática: *- La relación directa entre los resultados obtenidos y la eficiencia de las medidas de manejo ambiental implementadas sobre las fuentes emisoras asociadas a la operación aeroportuaria.* *- La evaluación de desempeño de dichas medidas en términos de reducción o control de emisiones.* *- La formulación de ajustes o mejoras a los sistemas de control de emisiones, derivadas del análisis de resultados, tal como lo exige la submedida.* *En efecto, aunque los informes incluyen información robusta sobre concentraciones y comportamiento de contaminantes, no se identifica un análisis que establezca claramente el vínculo causa–efecto entre las medidas implementadas y los resultados observados en la calidad del aire, ni decisiones operativas derivadas de dicho análisis.* *Por tanto, el alcance del análisis presentado corresponde a un seguimiento del estado de la calidad del aire, pero no al análisis de la eficiencia de las medidas de manejo ni a la optimización de los sistemas de control, que constituye el núcleo de la obligación.* *En consecuencia, la información presentada en el ICA 21 no permite verificar el cumplimiento integral de la submedida de Análisis de Resultados en los términos establecidos, por lo cual se concluye que NO CUMPLE*
Verificación huella de carbono. *Se realizará la verificación de la disminución de la huella de carbono mediante las siguientes calculadoras:* • *ACERT de la ACI* • *CERT e ISFET OACI* *Las cuales requieren como datos de entrada, información obtenida a través del Sistema de Control y Vigilancia Ambiental y reporte mensual operadores aéreos del Aeropuerto El Dorado.* *Información aterrizaje* *Información despegue* *Gasto de combustible* *RKT de trayecto* *De esta manera, de forma semestral se verificarán los datos de emisiones de CO2 teniendo como línea base los años 2015- 2016.* *En la evaluación del Formato 1ª del ICA 21, frente a la obligación de Verificación de huella de carbono, el titular reporta lo siguiente:* *"(…) Para el periodo objeto de reporte no se realizó la verificación de huella de carbono, sin embargo, la compañía se encuentra en proceso de consolidación de la información, para presentarla en próximos Informes de Cumplimiento Ambiental para el presente proyecto (…)"* *La submedida establece que la verificación de la huella de carbono debe realizarse de manera semestral, mediante el uso de herramientas técnicas específicas como ACERT (ACI) y CERT e ISFET (OACI), a partir de información operativa del aeropuerto (aterrizajes, despegues, consumo de combustible y RKT), con el fin de estimar y comparar las emisiones de CO_2 respecto a la línea base definida (años 2015–2016).*

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

FICHA PSM-02 Manejo y control de la calidad del Aire
En este contexto, la verificación de la huella de carbono constituye el elemento central de la medida, en tanto permite evaluar la evolución de las emisiones y la efectividad de las acciones implementadas para su reducción. *No obstante, para el periodo evaluado (enero a junio de 2025), el propio titular reconoce de manera expresa que no realizó la verificación de la huella de carbono, limitándose a indicar que se encuentra en proceso de consolidación de la información.* *Adicionalmente, se evidencia que esta situación no corresponde a un hecho aislado, sino que mantiene continuidad respecto a lo reportado en los ICA 19 y 20 (año 2024), en los cuales el titular manifestó en términos similares que no se había realizado la verificación de la huella de carbono, argumentando igualmente procesos de consolidación de información. Esta reiteración evidencia la ausencia de implementación efectiva de la medida en múltiples periodos de seguimiento.* *Esta situación implica que:* *- No se aplicaron las herramientas técnicas exigidas (ACERT, CERT, ISFET).* *- No se procesó la información operativa requerida para el cálculo de emisiones.* *- No se generó la estimación de emisiones de CO_2 del periodo evaluado.* *- No se efectuó la comparación frente a la línea base 2015–2016.* *En consecuencia, no se cuenta con información que permita verificar la evolución de la huella de carbono ni la eficiencia de las acciones orientadas a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a la operación aeroportuaria.* *En este sentido, la AEROCIVIL NO CUMPLE con la obligación asociada a la verificación de la huella de carbono, en los términos establecidos en la ficha PSM-02, toda vez que no realizó la verificación semestral de emisiones de CO_2 para el periodo enero a junio de 2025, no aplicó las herramientas técnicas exigidas ni generó los resultados requeridos.*

Medio Abiótico

FICHA PSM-03 Residuos			
Componente	***Impacto***	***Medida de seguimiento y monitoreo***	***Cumple***
Agua / suelo	*• Alteración de las características fisicoquímicas de la calidad del agua superficial* *• Alteración de las características fisicoquímicas de la calidad del agua subterránea* *• Cambio en las propiedades físicas, químicas y*	*Se describen las siguientes actividades para el control del manejo de residuos:* *• Capacitaciones al personal sobre el manejo y segregación adecuada de los residuos* *• Inspecciones de los puntos ecológicos, para garantizar su limpieza, señalización y segregación* *• Realizar el lavado de los contenedores de residuos periódicamente, y en sitios apropiados para tal fin.* *• Mantenimientos y limpiezas a los centros de acopio* *• Señalización adecuada en centros de acopio* *• Realizar cuarteos o caracterizaciones de residuos anualmente, con el objetivo de verificar el tipo de residuos generados.* *• Diligenciar y archivar registros de generación de residuos* *• Indicar el porcentaje de residuos reciclables y peligrosos generados* *• No es permisible realizar quemas a cielo abierto de residuos*	***NO***

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

FICHA PSM-03 Residuos			
	microbiológicas del suelo *• Cambio uso del suelo*	*• No es permitido disponer residuos en aguas superficiales ni suelos* ***Medida ajustada según lo requerido en el numeral tercero del artículo Noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021*** *• El plan único de gestión de gestión de residuos sólidos incluirá la cuantificación y soportes de gestión mensual para residuos convencionales (inertes, biodegradables, reciclables y peligrosos o especiales), generados por Aerocivil y los tenedores de espacio a cargo de Aerocivil, estableciendo metas de reducción de residuos a corto, mediano y largo plazo.*	

Consideraciones

En revisión del expediente LAM0209, y conforme con la relación de los antecedentes enunciados, se tiene que la AEROCIVIL radica para el presente periodo de seguimiento el ICA 21 del período 1 de enero al 30 de junio de 2025 donde se incluye para la presente medida ambiental la siguiente información dentro del Formato ICA 1ª:

> *"Durante el período de informe, se llevó a cabo la gestión de residuos en conformidad con el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos, detallado en el Anexo 6. Manejo de residuos sólidos/ PGIRS vigente. En el anexo se presenta el documento del plan específico para cada área administrativa y Tenedores de espacios.*
>
> *La Aerocivil ha implementado el programa "Basura Cero", el cual ha obtenido la certificación de oro. Este programa abarca las áreas NEAA, CNA y CGAC. Además, cuenta con una circular que contiene información detallada acerca del manejo de residuos, y dicha circular está disponible para ser consultada por los empleados.*
>
> *Dentro del anexo 6. Manejo de residuos sólidos/ 7. mantenimientos, se encuentran documentadas las evidencias correspondientes a las inspecciones efectuadas en los puntos ecológicos durante el periodo de reporte.*
>
> *Durante el periodo objeto de reporte del presente Informe de Cumplimiento Ambiental se realizaron jornadas de educación y capacitación sobre la importancia de realizar una adecuada separación de residuos y a su vez establecer campañas de aprovechamiento de residuos. Ver anexo 5. Gestión Social/ 2. Actividades sociales/ PGS 4/ Charlas y capacitaciones y Anexo 1. Registro fotográfico.*
>
> *Dentro del anexo 6. Manejo de residuos sólidos/ 7. mantenimientos, se encuentran documentadas las evidencias correspondientes a las inspecciones efectuadas en los puntos ecológicos durante el periodo de reporte.*
>
> *Dentro del anexo 6. Manejo de residuos sólidos/ 7. mantenimientos, se encuentran documentadas las evidencias correspondientes a las inspecciones efectuadas en los puntos ecológicos durante el periodo de reporte.*
>
> *Durante el periodo de reporte todos los residuos sólidos generados se segregaron de acuerdo a su clasificación y características descritas en la señalización y teniendo en cuenta que para los residuos peligrosos y sus diversas corrientes, el almacenamiento transporte y disposición final se realizó de acuerdo a lo establecido en la presente medida de manejo ambiental. Ver Anexos 1. Registro fotográfico y 6. Manejo de residuos sólidos.*

FICHA PSM-03 Residuos

Dentro del anexo 6. Manejo de residuos sólidos/ 4. Cuarteo, se encuentran los realizados durante el periodo de reporte por cada uno de los comodatos.

Durante el período de informe, se ha dado cabal cumplimiento al requisito establecido, ya que se prohíbe terminantemente la incineración de residuos sólidos al aire libre, así como su disposición en terrenos o fuentes hídricas. En su lugar, todos los desechos son entregados a entidades debidamente autorizadas para llevar a cabo su disposición final de manera adecuada. Ver anexo 6. Manejo de residuos sólidos."

En revisión de la información aportada dentro del ICA 21, correspondiente al primer semestre del año 2025, se evidencian los siguientes soportes documentales:

- *Capacitaciones ambientales efectuadas al personal: Se evidencia la inclusión de soportes documentales que permiten corroborar la socialización en el manejo de residuos sólidos generados en áreas de la AEROCIVIL, y sus tenedores de espacio. Se observa que se efectúan capacitaciones semestrales durante el periodo del ICA, conforme la periodicidad explicita para estas capacitaciones de seguimiento y monitoreo. De lo anterior, dentro de la Ficha de manejo PMA -03 Manejo de residuos -medidas ambientales 1 y 4-, se presentan las consideraciones de las evidencias documentales incluidas para el ICA 21.*

- *Inspecciones a los puntos ecológicos y su mantenimiento: se incluye registro fotográfico de las inspecciones y mantenimientos -lavados- de zonas de acopio temporal de residuos sólidos, y recipientes de manejo de residuos. Básicamente, se incluyen los siguientes tenedores de espacio:*

  Brigada 32. Informe de inspecciones y mantenimiento a puntos ecológicos. Primer semestre año 2025.
  CEA. Registro fotográfico de lavado de punto de acopio de residuos sólidos. Primer semestre año 2025.
  SATENA: Ubicación y estado de puntos ecológicos. Primer semestre año 2024.
  CATAM. Inspecciones de puntos de manejo de residuos sólidos, julio de 2025.
  DIRAN. Inspecciones de puntos de manejo de residuos sólidos, primer semestre de 2025.

  De igual manera, se observa durante la visita de seguimiento efectuada al proyecto, que los tenedores de espacio y las áreas administrativas de la AEROCIVIL, cuentan con puntos ecológicos, demarcados, señalizados, en buen estado, protegidos de lluvia y sol, sin presencia de vectores. Así mismo, se observan en buen estado y limpios. Por lo anterior se considera que se cumple con la medida de inspecciones para verificar su estado, así como las condiciones de lavado y limpieza de estos.

  De otra parte, para los centros de acopio temporal de residuos, se cuentan con estructuras en mampostería, cubiertos, protegidos de lluvias y sol, con el fin de evitar contaminación de aguas lluvias o la proliferación de vectores. En tal sentido, en visita de seguimiento, se evidencia que estos puntos se encuentran en orden, aseados y limpios, en varios de ellos contando con los elementos de limpieza en sitio y kits de atención a emergencias.

  De los anteriores puntos de acopio no se ha presentado dentro del expediente quejas, reclamos o sugerencias respecto al uso de estos. Así mismo, tampoco se han presentado quejas por afectaciones a cuerpos de agua por limpiezas o lavados de elementos de los acopios temporales en zonas no autorizadas.

- *Señalización de los puntos ecológicos, puntos de acopio temporal y espacios destinados para disposición temporal de residuos sólidos no peligrosos y peligrosos. Estos puntos cuentan con una señalización instalada en cada uno de sus lugares, con la respectiva señalética de información respecto al tipo de residuo y la clasificación respectiva de los mismos para facilitar la disposición por parte del generador. En la medida 3 y 6 de la Ficha PMA-03 Manejo de Residuos, se presentan las consideraciones relacionadas*

FICHA PSM-03 Residuos

con la señalización evidenciada durante la visita de seguimiento y los soportes documentales incluidos dentro del informe ICA 21.

- *Cuarteos o caracterizaciones de residuos de manera anual: Conforme los soportes documentales incluidos en los ICA 19 y 20, se tienen los siguientes cuarteos efectuados:*

  SATENA: Cuarteo efectuado con una muestra de 200Kg. Incluye caracterización, clasificación, porcentajes, proyecciones y conclusiones. Junio de 2025.
  CATAM. Caracterización y cuarteo de residuos efectuado en junio de 2025. Incluye caracterización, clasificación, porcentajes y recomendaciones.

- *prohibición de quemas de residuos o la disposición de residuos en suelos y aguas, se indaga y/o evidencia durante la visita de seguimiento que no se ejecutan quemas de residuos sólidos en ninguna de las áreas del proyecto a cargo de AEROCIVIL. Igualmente, en revisión de las diferentes áreas del proyecto, no se observó la disposición y/o arrojo de basuras en suelos, canales de aguas lluvias, o drenajes (rio Bogotá) dentro del área del proyecto. De otra parte, dentro del expediente LAM0209, no se encuentra documentación radicada sobre quejas, reclamos o sugerencias respecto al manejo inadecuado de residuos sólidos por parte de AEROCIVIL.*

- *Respecto al Registro de residuos generados y la generación de porcentaje de residuos reciclables y peligrosos generados se incluye dentro del documento principal, lo que se muestra en la imagen de la página 636 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.*

  Frente a la anterior información, se tiene que no se presenta una tabla consolidada de generación acumulada por Tipo de Residuo Sólido generado por la AEROCIVIL y sus tenedores de espacio; por lo cual no es posible el cálculo del porcentaje de residuos reciclables y peligrosos generados para el periodo del ICA 21.

  Así mismo, se tienen datos no incluidos, por ejemplo, la cantidad de residuos sólidos generados para los tenedores de espacio Armada Nacional e instalaciones administrativas de AEROCIVIL, tal como lo evidencia la magen tomada del ICA 21, misma que se puede observar en la página 636 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.

  De lo anterior, es claro igualmente, que los reportes faltantes de residuos indicados en la Ficha PMA-03 Manejo de Residuos no se encuentran incluidos en las anteriores tablas incluidas por la AEROCIVIL en el ICA 21. En conclusión, no se cuenta con una trazabilidad que permita establecer la generación real y total de residuos sólidos convencionales, reciclables, orgánicos, vegetales y peligrosos generados durante las etapas de construcción y/o mantenimiento de las áreas a cargo de la AEROCIVIL. En consecuencia, se efectuará el respectivo requerimiento.

- *Referente al Plan de gestión integral de Residuos sólidos PGIRS, AEROCIVIL menciona que "se llevó a cabo la gestión de residuos en conformidad con el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos, detallado en el Anexo 6. Manejo de residuos sólidos/PGIRS vigente. En el anexo se presenta el documento del plan específico para cada área administrativa y Tenedores de espacios.". Sin embargo, con lo mencionado por la AEROCIVIL, se evidencia que no es incluido el PGIRS perteneciente a la AEROCIVIL, en su lugar incluyen los planes de SATENA, Brigada 32, CATAM, CIAC y DIRAN.*

  En tal sentido con lo anterior, es menester aclarar a la AEROCIVIL, que el plan de gestión de residuos sólidos debe ser elaborado, implementado y evaluado por la AEROCIVIL y no por los tenedores de espacio, dado que estos, en última instancia, deberán acogerse al PGIRS de la AEROCIVIL y no al contrario.

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

FICHA PSM-03 Residuos
Mencionado lo anterior, y como fue indicado en la Ficha de manejo Ambiental PMA-03 Manejo de Residuos, medida 1, se hace necesaria la entrega del Plan de Gestión integral de residuos sólidos de la AEROCIVIL, por lo cual se efectuará el respectivo requerimiento. *Referente a los indicadores de cumplimiento para la presente Ficha de seguimiento y monitoreo se tienen los que se relacionan en la tabla de las páginas 637 y 638 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Teniendo en cuenta los anteriores indicadores reportados por la AEROCIVIL, se evidencia que el indicador de seguimiento al manejo y gestión adecuada de residuos (MGR) no se encuentra conforme con la información presentada dentro del informe ICA 21. Lo anterior a que no se reportan las cantidades totales generadas de residuos sólidos convencionales, reciclables, orgánicos, vegetales y peligrosos generados por los tenedores de espacio a cargo de Aerocivil y sus áreas administrativas.* *Con relación al indicador de manejo y gestión adecuada de las trampas de grasa y Seguimiento al manejo y gestión adecuada de residuos en las obras civiles se considera adecuado conforme los reportes incluidos documentalmente. Para el indicador de Centros de acopio se indica su no aplicabilidad, lo cual es consecuente conforme con lo evidenciado durante la visita de seguimiento.*

FICHA PSM-04 Vertimientos			
Componente	***Impacto***	***Medida de seguimiento y monitoreo***	***Cumple***
Agua / suelo	*• Alteración de las características fisicoquímicas de la calidad del agua superficial y subterránea* *• Cambio en las propiedades físicas, químicas y microbiológicas del suelo* *• Afectación del entorno por aglomeración de aves cercanas a las cabeceras de pistas 13L y 13R (Costado occidental)* *• Generación de olores ofensivos* *• Inundaciones sectorizadas* *• Seguimiento a las condiciones propias del espejo de agua del Rio Bogotá, a la altura del costado occidental de las cabeceras de las pistas de*	***Medidas ajustadas conforme el numeral 4 y 5, del Artículo Noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021*** *1. Medidas de manejo en áreas a cargo de la aeronáutica civil.* *<u>Canales de aguas lluvias</u>* *• Se debe garantizar el mantenimiento adecuado de los canales de aguas lluvias, con el objetivo de minimizar la atracción de la fauna y prevenir posibles inundaciones facilitando el flujo normal del agua lluvia. Asimismo, la actividad se encuentra ligada a la rocería que se desarrolla en las franjas de seguridad.* *• Los residuos obtenidos de los mantenimientos de los canales de aguas lluvias y rocería se deben disponer adecuadamente por parte del contratista encargado, fuera de las instalaciones del Aeropuerto El Dorado. –* *• Verificar el aseo y limpieza de los canales de aguas lluvias, con el objetivo de prevenir la acumulación de residuos de lugares aledaños o de rocería.* *<u>Ahorro de agua</u>* *• Ubicar en diferentes sitios de las áreas a cargo de la Aeronáutica Civil y tenedores de espacio, información referente al ahorro de agua, como campañas de uso eficiente del agua, y tips de lavado de manos.* *• Realizar sensibilizaciones enfocadas al ahorro de agua y uso eficiente de este recurso. − Instalación de*	***NO***

FICHA PSM-04 Vertimientos			
	aterrizaje del Aeropuerto	*controladores de flujo del agua en grifos y ahorradores de agua de sanitarios.* *• El personal deberá reportar fugas cuando sean detectadas para su adecuado cierre por el área de mantenimiento respectivo.* *<u>Vertimientos:</u>* *• Ningún área a cargo de la Aeronáutica Civil o tenedor de espacio cuenta con permiso para vertimientos, dado que se tienen conexiones directas al alcantarillado. Sin embargo, existen casinos o restaurantes que cuentan con trampas de grasas; y sitios como el CIAC o la División de Asalto Aéreo del Ejército que realizan limpieza o mantenimiento de aeronaves, y que también cuentan con trampas de grasas. Por lo tanto, se debe garantizar un sistema adecuado de disposición de aguas residuales y excretas; certificando su debido mantenimiento y disposición de residuos con un gestor externo fuera de las instalaciones del Aeropuerto El Dorado.* *• Se deben realizar mantenimientos a las trampas de grasas para garantizar su adecuado funcionamiento. Los mantenimientos se realizarán cuando se requieran con un contratista adecuado el cual debe entregar un informe de este mantenimiento, registro fotográfico, y certificados de la disposición adecuada de los residuos.* *• Se prohíbe el vertimiento de aguas negras y residuos líquidos o sólidos a los canales de aguas lluvias. Por lo cual se efectuará visitas de seguimiento y registro de visitas.* *• Se deberán presentar los resultados de los monitoreos trimestrales de calidad de aguas superficiales en los siguientes puntos: En cada canal de drenaje de agua superficial previo al punto de vertimiento en el río Bogotá, río Bogotá 100 metros aguas arriba del punto más extremo de vertimiento norte y río Bogotá 100 metros aguas abajo del punto de vertimiento más extremo, sur.* *2. Medidas de manejo enfocadas al desarrollo de obras civiles* *• Dentro del contrato de obras civiles menores que se presenten entre la Aeronáutica Civil y una empresa contratistas, se debe especificar el cumplimiento de las medidas establecidas en el Plan de Manejo Ambiental.* *• De esta manera, los informes de interventoría ambiental deben especificar el cumplimiento de las medidas indicadas en cada una de las fichas del Plan de Manejo Ambiental, registrando las evidencias necesarias (registro fotográfico, anexos, informes).* *• La supervisión del contrato deberá revisar y verificar los informes de la interventoría ambiental, asegurando que*	

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

FICHA PSM-04 Vertimientos			
		cumplen con lo establecido en las fichas del Plan de Manejo Ambiental. *3. Medidas de manejo para el mantenimiento del cauce del río Bogotá* *- Para la limpieza del cauce del Rio Bogotá a la altura del costado occidental de las cabeceras del Aeropuerto internacional Eldorado, se deberán presentar los informes de limpieza del cauce, junto con las cantidades extraídas del retiro del Eichhornia crassipes (Buchón de Agua), y demás vegetación presente en ambos costados (Riberas) del cauce del Rio Bogotá.* *- Actividades de disposición adecuada de residuos extraídos de la limpieza del cauce del rio Bogotá, que incluya las medidas de manejo para la manipulación y disposición final de los materiales extraídos de la limpieza, incluyendo el proceso de acopio temporal, de ser necesario, y la localización de este, para lo cual se deberá presentar las actas o certificaciones de disposición final y su utilización.* *- Mantenimiento de los taludes presentes sobre los costados (Margen) del cauce del rio Bogotá en la altura del costado occidental de las cabeceras del Aeropuerto Internacional Eldorado, para lo cual se deberá presentar de manera continua los informes sobre las actividades desarrolladas en los taludes presentes y bajo este seguimiento, junto con las certificaciones de la disposición final de los residuos donde se identifiquen cantidades y disposición final.* *- Presentar ficha técnica del material utilizado para el control de plagas (Fumigación), junto con el informe respectivo de las actividades desarrolladas.*	
Consideraciones			
En revisión del expediente LAM0209, y conforme con la relación de los antecedentes enunciados, se tiene que la AEROCIVIL radica para el presente periodo de seguimiento el ICA 21 del período 1 de enero al 30 de junio de 2025 donde se incluye para la presente medida ambiental la siguiente información dentro del Formato ICA 1ª: *"Medidas de manejo en áreas a cargo de la aeronáutica civil, canales de aguas lluvias.* *Durante el periodo de reporte se realizó el mantenimiento de los canales de agua lluvia existentes dentro de cada una de las áreas a cargo de la Aeronáutica Civil.* ***Ver anexo 7. Manejo de aguas lluvia, drenajes y vertimientos****.* *Durante el presente periodo de reporte los residuos obtenidos de las actividades de mantenimiento a los canales de aguas lluvia se acopiaron y se entregaron a la empresa de servicios públicos domiciliarios como residuos no aprovechables.* ***Ver anexo 6. Manejo de residuos sólidos****.* *Durante el periodo de reporte se realizó el mantenimiento de los canales de agua lluvia existentes dentro de cada una de las áreas a cargo de la Aeronáutica Civil.* ***Ver anexo 7. Manejo de aguas lluvia, drenajes y vertimientos.***			

FICHA PSM-04 Vertimientos

Ahorro de agua

Durante el periodo objeto de reporte del presente Informe de Cumplimiento Ambiental se realizaron jornadas de educación y capacitación sobre uso y ahorro eficiente del recurso hídrico. ***Ver anexo 5. Gestión Social/ 2. Actividades sociales/ PGS 4/ Charlas y capacitaciones y Anexo 1. Registro fotográfico****.*

Vertimientos

Durante el periodo de reporte no se realizaron vertimientos al medio, todas las aguas residuales generadas dentro de las actividades del proyecto se condujeron a través de la red directa de alcantarillado.

Durante el periodo de reporte cada una de las áreas a cargo de la UAEAC que requieren uso de trampa de grasas en sus actividades, realizaron los mantenimientos preventivos a cada una de ellas. Los soportes se relacionan en el ***anexo 7. Manejo de aguas lluvia, drenajes y vertimientos/ Trampa de grasas.***

Durante el periodo de reporte se realizó el mantenimiento de los canales de agua lluvia existentes dentro de cada una de las áreas a cargo de la Aeronáutica Civil. ***Ver anexo 7. Manejo de aguas lluvia, drenajes y vertimiento***

Durante el periodo de reporte se realizó la caracterización fisicoquímica y microbiológica para las aguas superficiales para los meses de abril y junio de 2025, por medio del laboratorio Consultoría y servicios ambientales AGQ LABS el cual se encuentra debidamente acreditado por el IDEAM para toma de muestras y monitoreos ambientales. ***Ver anexo 3. REPORTES DE LABORATORIO\ 3. AGUA***

Medidas de manejo enfocadas al desarrollo de obras civiles

Durante el periodo objeto de reporte no se realizaron actividades de obras constructivas dentro del desarrollo del proyecto.

Medidas de manejo para el mantenimiento del cauce del río Bogotá

Durante el periodo de seguimiento, se dio cumplimiento a la medida establecida para el mantenimiento del cauce del río Bogotá a la altura del costado occidental de las cabeceras del Aeropuerto Internacional El Dorado.

En primera instancia, se realizaron visitas de reconocimiento al espejo de agua y zonas adyacentes, con el fin de identificar el estado actual de los taludes y las condiciones de sedimentación y residuos sólidos presentes en el cauce. Con base en dichas observaciones, se estructuró y ejecutó el plan de trabajo, el cual contempló actividades de limpieza manual y mecánica, retiro de residuos sólidos, material vegetal y sedimentos que obstruían parcialmente el flujo hidráulico. ver Anexo 8. Mantenimiento Contratistas-8.1 Mantenimiento rio Bogotá

Durante el periodo de reporte, en el marco de las actividades de mantenimiento y limpieza del cauce del río Bogotá, se efectuó la recolección de residuos sólidos ordinarios, material vegetal y sedimentos presentes en el tramo del costado occidental de las cabeceras del Aeropuerto Internacional El Dorado.

El manejo de dichos materiales se desarrolló bajo las siguientes acciones:

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

FICHA PSM-04 Vertimientos

Clasificación en sitio: los residuos fueron segregados según su naturaleza (residuos ordinarios, especiales, material vegetal y sedimentos), evitando su mezcla y facilitando su adecuada disposición.

Acopio temporal controlado: el material extraído se almacenó en áreas previamente delimitadas, señalizadas y alejadas de cuerpos de agua, garantizando condiciones de seguridad y prevención de afectaciones ambientales.

Gestión y disposición final: los residuos sólidos recolectados fueron entregados a gestores autorizados, en cumplimiento de la normatividad ambiental vigente y de las directrices establecidas en el Plan de Manejo Ambiental. El material vegetal se dispuso mediante rutas aprobadas, mientras que los sedimentos se aprovecharon parcialmente en actividades de nivelación y recuperación morfológica, reduciendo la presión de disposición externa.

Control ambiental y SST: durante las labores de manipulación y disposición no se presentaron derrames, afectaciones al suelo, ni incidentes con el personal.

Estas actividades fueron soportadas con registros fotográficos, bitácoras de campo y manifiestos de disposición final, los cuales se relacionan en los anexos del presente informe. ***ver Anexo 8. Mantenimiento Contratistas-8.1 Mantenimiento rio Bogotá***

Durante el periodo de seguimiento se realizaron visitas de inspección a los taludes localizados en los costados del cauce del río Bogotá, en el tramo correspondiente al costado occidental de las cabeceras del Aeropuerto Internacional El Dorado.

En el marco de dichas actividades se llevaron a cabo labores de mantenimiento orientadas a:

Remoción de material suelto en los taludes con riesgo de desprendimiento, evitando su arrastre al cauce y la consecuente afectación a la capacidad hidráulica del río.

Nivelación y perfilado de áreas puntuales, con el fin de garantizar estabilidad y minimizar procesos erosivos.

Retiro de vegetación invasora y material residual, evitando la proliferación de especies que puedan comprometer la estructura del talud.
Acciones de control preventivo mediante la delimitación de zonas intervenidas y la implementación de prácticas seguras para los trabajadores.

Estas acciones contribuyeron a mantener la estabilidad física de los taludes, prevenir procesos de erosión y garantizar la protección de la ronda hídrica en el sector intervenido.

El desarrollo de las actividades fue soportado con registros fotográficos, bitácoras de campo y manifiestos de disposición de residuos, los cuales se anexan al presente informe. ver Anexo 8. Mantenimiento Contratistas-8.1 Mantenimiento rio Bogotá.

Durante el periodo de reporte, y en concordancia con las labores de rocería efectuadas en los taludes ubicados en los costados del cauce del río Bogotá a la altura del costado occidental de las cabeceras del Aeropuerto Internacional El Dorado, se implementaron medidas de control de plagas orientadas a minimizar riesgos de proliferación de vectores.

Las actividades incluyeron:

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

FICHA PSM-04 Vertimientos

Inspección preventiva en los taludes y zonas intervenidas, con el fin de identificar la presencia de focos de insectos, roedores u otras especies asociadas a la acumulación de material vegetal.

Aplicación focalizada de fumigación en áreas puntuales donde se evidenció riesgo de proliferación de plagas, utilizando productos autorizados por la normatividad vigente y garantizando la seguridad del personal y del ecosistema circundante.

Manejo adecuado del material vegetal retirado, lo que permitió reducir las condiciones propicias para la generación de plagas y complementar las labores de fumigación preventiva.

Registro y control ambiental, asegurando que los productos aplicados no generaran riesgos de deriva hacia cuerpos de agua ni afectaciones a especies de interés ecológico.
Estas actividades se documentaron en bitácoras de campo, registros fotográficos y certificados de aplicación de productos, los cuales se anexan al presente informe. ver Anexo 8. Mantenimiento Contratistas-8.1 Mantenimiento rio Bogotá"

Teniendo en cuenta la información referenciada anteriormente por la AEROCIVIL, se tiene para el periodo del ICA 21, la inclusión de los soportes documentales relacionados con:

- *Mantenimientos a canales de aguas lluvias de las zonas del Aeropuerto el Dorado, en desarrollo de la Ficha PMA-04 Manejo de aguas lluvias, drenajes naturales y Vertimientos, medida 2 "Canales de aguas lluvias" del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026, se presentan las consideraciones respectivas de cumplimiento de esta medida ambiental y sus acciones de seguimiento. Conforme con lo anterior, se incluye dentro del ICA 21, la trazabilidad en las acciones de desmonte, limpieza, rocería de los taludes del rio Bogotá en el sector predial del Aeropuerto el Dorado, y la limpieza y mantenimiento de las especies vegetales y basuras flotantes sobre el rio Bogotá, acciones que fueron evidenciadas durante la visita de seguimiento efectuada al proyecto.*

- *En cuanto al manejo de los residuos, estos se soportan mediante las actas correspondientes, donde se observa el seguimiento en el manejo de los residuos vegetales generados durante las acciones de mantenimiento.*

- *Manejo de residuos vegetales, se incluyen los soportes documentales de manejo y disposición final de los residuos vegetales producto del mantenimiento de áreas verdes y zonas de canales de aguas lluvias. Estos residuos son donados a de la empresa GRUPO TERRA ZAN S.A.S. E.S.P. para su transformación en residuos orgánicos. (Ver Ficha PMA-03 Manejo de Residuos, medida 4 Manejo externo y Disposición final.).*

  Finalmente, se observa en visita de seguimiento, correspondencia entre las acciones de mantenimiento del cauce del rio Bogotá y sus taludes con los soportes documentales presentados en el ICA 21.

- *Ahorro del Agua. Respecto a las infografías sobre lavado de manos y uso eficiente y ahorro del agua se incluye el registro fotográfico dentro del ICA 21. Así mismo, se incluyen las capacitaciones dadas al personal de los tenedores de espacio con el fin de disminuir el uso del recurso hídrico. (Ver Ficha PMA – 04 Manejo de aguas lluvias, drenajes naturales y vertimientos, medida 3 Ahorro del agua.). De otra parte, en visita de seguimiento, se observa para varios tenedores de espacio a cargo de Aerocivil y edificios administrativos de AEROCIVIL la ubicación de la colocación de esta infografía en baños de tenedores de espacio y edificios administrativos de la AEROCIVIL.*

- *Para el presente periodo de seguimiento, no se presenta dentro del ICA 21, reportes de fugas de agua, y/o no se han presentado quejas o reclamos por fuga de agua, ruptura de redes de acueducto o desperdicios de agua en al área no concesionada del Aeropuerto el Dorado.*

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

FICHA PSM-04 Vertimientos

- *Con relación al estado actual de la red de distribución interna de agua potable, esta es suministrada por la Empresa de Acueducto de Bogotá, la cual se distribuye por la totalidad de las áreas del Aeropuerto el Dorado.*

- *No se presentan vertimientos de aguas servidas, vertidos de redes de alcantarillado y/o vertimiento o arrojo de residuos sólidos en los canales de aguas lluvias o en las redes de manejo de aguas residuales del Aeropuerto el Dorado. De lo anterior, se observa documentalmente que se realiza la trazabilidad permanente de inspecciones a los canales de aguas lluvias con el fin de evitar vertidos de agua por parte de tenedores de espacio concesionados y no concesionados del Aeropuerto el Dorado.*

- *Se observa durante la visita de seguimiento, acciones de manejo, control, mantenimiento y conservación de la red hídrica y manejo de canales. Así mismo, en cumplimiento del manejo de aguas residuales generadas en el Aeropuerto el Dorado, el concesionario Opain S.A. no ha radicado a esta autoridad quejas o reclamos respecto a inadecuado manejo de aguas servidas generadas por la parte administrativa de Aerocivil como por sus tenedores de espacio.*

- *Con relación al manejo de Medidas de manejo enfocadas al desarrollo de obras civiles se evidencia que para los meses de mayo y junio de 2025, se ejecutaron obras de mantenimiento del Hangar de Satena, de las cuales no se incluyen acciones de seguimiento a dichas medidas, por lo cual se efectuará el respectivo requerimiento.*

- *Respecto a los monitoreos efectuados para el periodo de seguimiento, se evidencia la inclusión de los siguientes informes dentro del ICA 21:*

A. Caracterización de calidad físico-química y microbiológica del agua subterránea, superficial, y residual asociada a la operación del aeropuerto internacional el dorado en la ciudad de Bogotá D.C.

- *Muestreo efectuado los días 28 y 31 de marzo de 2025 y 10, 11, 14, 15, 16, 19, 23 y 29 de abril de 2025.*
- *Puntos muestreados: Se muestrearon 13 puntos de canales de aguas lluvias y dos puntos sobre el rio Bogotá.*

(Ver imagen de la página 643 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

- *Laboratorio: Estas caracterizaciones fueron efectuadas por el Laboratorio AGQ Colombia S.A.S., (acreditado ante el IDEAM Resolución N º 102 del 30 de enero de 2024).*

- *Normatividad: Parámetros comparados con los límites del Artículo primero clase IV, del acuerdo 43 del 2006 de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR -establece los objetivos de calidad para la cuenca del Rio Bogotá, a lograr en el año 2020-*

- *Como resultados del monitoreo, el informe concluye:*

  Agua superficial
  - *Los valores de pH mostraron un comportamiento que varía entre fuertemente acido a fuertemente alcalino, por otra parte, respecto al cumplimiento normativo la mayoría de los puntos de monitoreo cumplieron con el límite establecido en el Acuerdo CAR No 043 de 2006, con excepción del punto S2.*
  - *Los valores de temperatura estuvieron dentro del rango esperado para la zona de monitoreo, lo que sugiere que no existen fuentes de calor artificiales que alteren el ecosistema acuático. Los resultados no indican ninguna anomalía en cuanto a este parámetro.*
  - *Los niveles de oxígeno disuelto fueron adecuados en todos los puntos de monitoreo, lo que asegura la calidad del agua y la salud de los ecosistemas acuáticos. Los valores registrados son compatibles con los niveles esperados en la zona de estudio.*
  - *Las mediciones de conductividad reflejaron variabilidad en los puntos de monitoreo, lo que es atribuible a factores naturales como la escorrentía y la litología del lecho del cauce. Los valores observados,*

FICHA PSM-04 Vertimientos

permiten clasificar los diferentes puntos con mineralizaciones que varían entre "muy débil, débil y media".

- *Las concentraciones de DBO5 y DQO fueron bajas en todos los puntos de monitoreo, lo que sugiere que no hay presencia significativa de materia orgánica biodegradable ni de contaminantes que puedan afectar la calidad del agua. Los resultados cumplen con los límites establecidos por la normatividad de referencia.*
- *Respecto al análisis de las diferentes formas de sólidos y turbidez, la mayoría de los puntos de monitoreo presentaron concentraciones aceptables de sólidos suspendidos y turbidez. Sin embargo, el punto S2 presentó un valor que supera el límite máximo permisible estipulado en el Acuerdo CAR No 043 de 2006.*
- *En cuanto a los compuestos orgánicos como grasas, aceites, fenoles o hidrocarburos, no se detectaron concentraciones significativas, lo que indica que no existen alteraciones importantes en la calidad del agua debido a estos compuestos. Caso similar sucede con los niveles de tensoactivos - SAAM.*
- *Los resultados de los metales y metaloides permitieron establecer que la mayoría de las concentraciones registradas fueron bajas y/o inferiores al límite de cuantificación de la técnica analítica empleada para su determinación. Es importante mencionar que la totalidad de metales evaluados refieren cumplimiento normativo respecto a lo estipulado en el artículo 1 – Clase IV del Acuerdo 043 de 2006 en la totalidad de puntos evaluados.*
- *Los resultados obtenidos evidencian carga microbiológica en varios puntos de monitoreo, con concentraciones de Coliformes Totales que superan los límites establecidos en el artículo 1 – Clase IV del Acuerdo 043 de 2006 en los puntos S1, S2, S7, S8, S9, S10 y S12.*

Fuente Receptora:

- *Con relación al comportamiento de la variable de pH, se registran valores con características tendientes a la neutralidad. Respecto al cumplimiento normativo, se evidenció que cada una de las alícuotas relacionadas a cada punto de monitoreo se encuentran dentro de los criterios de calidad fijados para el presente estudio en el artículo 1 – Clase IV del Acuerdo 043 de 2006, dando cumplimiento a la norma.*
- *Los valores de temperatura estuvieron dentro del rango esperado para la zona de monitoreo, lo que sugiere que no existen fuentes de calor artificiales que alteren el ecosistema acuático. Los resultados no indican ninguna anomalía en cuanto a este parámetro.*
- *Las concentraciones de DBO_5 registradas durante el monitoreo se mantuvieron dentro de un rango estrecho, lo que indica una presencia moderada de materia orgánica biodegradable en los puntos evaluados. Dadas las concentraciones obtenidas, es posible evidenciar cumplimiento en la totalidad de puntos evaluados respecto al criterio permisible establecido en el Artículo 1 – Clase IV del Acuerdo 043 de 2006.*
- *Los resultados del monitoreo evidencian concentraciones estables de Sólidos Disueltos Totales en ambos puntos evaluados, consistentes con los valores de conductividad registrados. En cuanto a los Sólidos Suspendidos Totales, se reportaron concentraciones que superaron el límite de 40 mg/L establecido en el artículo 1 – Clase IV del Acuerdo 043 de 2006.*
- *Los resultados obtenidos para los fluoruros se encuentran por debajo del límite de cuantificación del método analítico, indicando concentraciones no detectables en los puntos evaluados. En relación con el cumplimiento normativo, ambos puntos cumplen con los criterios establecidos en el artículo 1 – Clase IV del Acuerdo 043 de 2006.*
- *Las concentraciones de nitritos registradas en los puntos de monitoreo se encuentran por debajo de los límites permitidos por la normatividad vigente, lo que indica cumplimiento con el artículo 1 – Clase IV del Acuerdo 043 de 2006.*
- *En general, los metales evaluados presentan concentraciones inferiores a sus respectivos límites de cuantificación, lo cual evidencia bajos niveles en los puntos muestreados. Algunos metales como el aluminio, hierro, manganeso y zinc mostraron concentraciones cercanas a dichos límites. La mayoría de los elementos analizados cumplen con la normativa, a excepción del boro total, que se encuentra por debajo del valor mínimo establecido.*

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

FICHA PSM-04 Vertimientos

- *Los resultados microbiológicos indican la presencia de concentraciones de Coliformes Totales en ambos puntos de monitoreo, dichas concentraciones superan el límite máximo permisible establecido en el Acuerdo CAR No 043 de 2006, Artículo primero (Clase IV).*

B. Caracterización de calidad físico-química y microbiológica del agua superficial asociada a la operación del aeropuerto internacional el dorado en la ciudad de Bogotá D.C.

- *Muestreo efectuado los días 10, 11, 16, 17, 18, 24, 26 de junio del 2025.*
- *Puntos muestreados: Se muestrearon 13 puntos de canales de aguas lluvias y dos puntos sobre el rio Bogotá.*
- *Laboratorio: Estas caracterizaciones fueron efectuadas por el Laboratorio AGQ Colombia S.A.S., (acreditado ante el IDEAM Resolución N º 102 del 30 de enero de 2024).*
- *Normatividad: Parámetros comparados con los límites del Artículo primero clase IV, del acuerdo 43 del 2006 de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR -establece los objetivos de calidad para la cuenca del Rio Bogotá, a lograr en el año 2020-*
- *Como resultados del monitoreo, el informe concluye:*

  Agua Superficial:

  - *Los valores de pH mostraron un comportamiento que varía entre fuertemente acido a neutro, por otra parte, respecto al cumplimiento normativo todos los puntos de monitoreo cumplieron con el límite establecido en el Acuerdo CAR No 043 de 2006.*
  - *Los valores de temperatura estuvieron dentro del rango esperado para la zona de monitoreo, lo que sugiere que no existen fuentes de calor artificiales que alteren el ecosistema acuático. Los resultados no indican ninguna anomalía en cuanto a este parámetro.*
  - *Los niveles de oxígeno disuelto fueron adecuados en todos los puntos de monitoreo, lo que asegura la calidad del agua y la salud de los ecosistemas acuáticos. Los valores registrados son compatibles con los niveles esperados en la zona de estudio.*
  - *Las mediciones de conductividad reflejaron variabilidad en los puntos de monitoreo, lo que es atribuible a factores naturales como la escorrentía y la litología del lecho del cauce. Los valores observados, permiten clasificar los diferentes puntos con mineralizaciones que varían entre "muy débil, débil, media y media acentuada".*
  - *Las concentraciones de DBO5 y DQO fueron bajas en todos los puntos de monitoreo, lo que sugiere que no hay presencia significativa de materia orgánica biodegradable ni de contaminantes que puedan afectar la calidad del agua, con excepción de los puntos S1 y S7 los cuales presentaron valores detectables de DQO. Los resultados cumplen con los límites establecidos por la normatividad de referencia.*
  - *Respecto al análisis de las diferentes formas de sólidos y turbidez, la mayoría de los puntos de monitoreo presentaron concentraciones aceptables de sólidos suspendidos y turbidez. Sin embargo, los puntos S3 y S10 presentaron valores de solidos suspendidos totales que superan el límite máximo permisible estipulado en el Acuerdo CAR No 043 de 2006.*
  - *En cuanto a los compuestos orgánicos como grasas, aceites, fenoles o hidrocarburos, no se detectaron concentraciones significativas, lo que indica que no existen alteraciones importantes en la calidad del agua debido a estos compuestos. Caso similar sucede con los niveles de tensoactivos - SAAM.*
  - *Los resultados de los metales y metaloides permitieron establecer que la mayoría de las concentraciones registradas fueron bajas y/o inferiores al límite de cuantificación de la técnica analítica empleada para su determinación. Es importante mencionar que la totalidad de metales evaluados refieren cumplimiento normativo respecto a lo estipulado en el artículo 1 – Clase IV del Acuerdo 043*

FICHA PSM-04 Vertimientos

de 2006, con excepción del hierro, el cual presentó valores mayores a lo estipulado en dicho artículo en los puntos S1, S6 y S10.

- *Los resultados obtenidos evidencian carga microbiológica en varios puntos de monitoreo, con concentraciones de Coliformes Totales que superan los límites establecidos en el artículo 1 – Clase IV del Acuerdo 043 de 2006 en los puntos S1, S2, S3, S4, S5, S6, S9, S12 y S13.*

Fuente Receptora:

- *Con relación al comportamiento de la variable de pH, se registran valores con características tendientes a la neutralidad. Respecto al cumplimiento normativo, se evidenció que cada una de las alícuotas relacionadas a cada punto de monitoreo se encuentran dentro de los criterios de calidad fijados para el presente estudio en el artículo 1 – Clase IV del Acuerdo 043 de 2006, dando cumplimiento a la norma.*
- *Los valores de temperatura estuvieron dentro del rango esperado para la zona de monitoreo, lo que sugiere que no existen fuentes de calor artificiales que alteren el ecosistema acuático. Los resultados no indican ninguna anomalía en cuanto a este parámetro.*
- *Las concentraciones de DBO_5 registradas durante el monitoreo se mantuvieron dentro de un rango estrecho, lo que indica una presencia moderada de materia orgánica biodegradable en los puntos evaluados. Dadas las concentraciones obtenidas, es posible evidenciar cumplimiento en la totalidad de puntos evaluados respecto al criterio permisible establecido en el Artículo 1 – Clase IV del Acuerdo 043 de 2006.*
- *Los resultados del monitoreo evidencian concentraciones estables de Sólidos Disueltos Totales en ambos puntos evaluados, consistentes con los valores de conductividad registrados. En cuanto a los Sólidos Suspendidos Totales, se reportaron concentraciones que superaron el límite de 40 mg/L establecido en el artículo 1 – Clase IV del Acuerdo 043 de 2006 en el punto S20.*
- *Los resultados obtenidos para los fluoruros se encuentran por debajo del límite de cuantificación del método analítico, indicando concentraciones no detectables en los puntos evaluados. En relación con el cumplimiento normativo, ambos puntos cumplen con los criterios establecidos en el artículo 1 – Clase IV del Acuerdo 043 de 2006.*
- *Las concentraciones de nitritos registradas en los puntos de monitoreo indican cumplimiento con el artículo 1 – Clase IV del Acuerdo 043 de 2006.*
- *En general, los metales evaluados presentan concentraciones inferiores a sus respectivos límites de cuantificación, lo cual evidencia bajos niveles en los puntos muestreados. Algunos metales como el aluminio, hierro y manganeso mostraron concentraciones cercanas a dichos límites. Todos los elementos analizados cumplen con la normativa.*
- *Los resultados microbiológicos indican la presencia de concentraciones de Coliformes Totales en ambos puntos de monitoreo, dichas concentraciones superan el límite máximo permisible establecido en el Acuerdo CAR No 043 de 2006, Artículo primero (Clase IV).*

Consideraciones respecto a la Ficha PSM-04 Vertimientos:

- *Teniendo en cuenta los soportes documentales radicados por la AEROCIVIL para el informe ICA 21, se evidencia el cumplimiento en el seguimiento de las medidas ambientales implementadas para: manejo y mantenimiento de canales de aguas lluvias, uso y ahorro del agua para la etapa operativa del proyecto, no efectuar vertimientos de aguas residuales y/o industriales a canales de aguas lluvias y medidas de manejo para el mantenimiento del cauce del rio Bogotá.*

- *De lo anterior, se destaca igualmente, que no se incluye información relacionada con el seguimiento a las medidas de manejo enfocadas al desarrollo de obras civiles, teniendo en cuenta se efectuaron obras de mantenimiento del Hangar de SATENA los meses de mayo y junio de 2025.*

- *Respecto a los resultados de los monitoreos trimestrales de calidad de aguas superficiales efectuados en los canales de aguas lluvias pertenecientes a la AEROCIVIL y en el rio Bogotá (100 metros aguas arriba*

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

FICHA PSM-04 Vertimientos

y 100 metros aguas abajo), se evidencia que se efectuaron conforme lo descrito en la presente ficha de monitoreo y seguimiento.

- *Con relación a los resultados de los monitoreos obtenidos se tienen las observaciones de incumplimiento normativo que se relacionan en la tabla de la página 647 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.*

Considerando lo anterior, se tiene que, para los muestreos efectuados en el primer semestre del año, se tienen incumplimientos normativos que se repiten entre los muestreos de marzo-abril y junio de 2025. Tal es el caso de sólidos suspendidos y coliformes totales, que presentan incumplimientos repetitivos.

De igual manera ocurre con los muestreos efectuados en la fuente receptora (200 metros aguas arriba y 200 metros aguas debajo de los puntos de vertido de aguas superficiales provenientes del Aeropuerto el Dorado)

Sin embargo, con lo anterior, es de total preocupación el incumplimiento en el parámetro de Coliformes Totales para las muestras tomadas en los puntos: S1, S2, S3, S4, S5, S6, S9, S12 y S13. Con base en la revisión geográfica de ubicación de estos puntos, se evidencia que los puntos S1 a S6, se encuentran sobre el canal ubicado en la influencia de las plataformas de puente aéreo, Avianca, y CATAM -costado norte del aeropuerto el Dorado-, en tanto el punto S9 (Puesto de Control satélite 17) corresponde a un canal de la zona adyacente al Jarillón de Engativá. Finalmente, los puntos S12 y S13 son la finalización de los canales principales de las pistas norte y sur.

De lo anterior, es necesario que AEROCIVIL, efectúe una identificación y análisis geográfico de los puntos donde se toman las muestras y sus áreas de influencia, es decir se debe evaluar la procedencia de sus aguas antes de la toma de la muestra y efectuar un diagnóstico detallado en cada canal con el fin de identificar si existen vertimientos no autorizados, o si existen daños en las redes de aguas residuales del Aeropuerto el Dorado.

Así mismo, se deberán tomar los correctivos necesarios para dar solución a los incumplimientos normativos identificados en los monitoreos de calidad de aguas superficiales efectuados durante el primer semestre del año 2025 e informar a esta Autoridad el plan de acción a tomar y ejecutar un nuevo muestreo con miras a cumplir con la normatividad ambiental vigente - Acuerdo CAR No 043 de 2006, Artículo primero (Clase IV)-.
Con relación a los indicadores de cumplimiento para la presente ficha de seguimiento y monitoreo, se tienen los que se muestran en la tabla de las páginas 647 y 648 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.

Referente a los anteriores indicadores de cumplimiento, se presenta un No aplica a los correctivos generados en el periodo de seguimiento para el tramo hidro morfológico del Rio Bogotá competencia de la AEROCIVIL, dado no se han presentado correctivos generados por inspecciones al cauce del rio Bogotá.

Referente al indicador de estado físico químico y manejo de los vertimientos y aguas lluvias de las áreas a cargo de la AEROCIVIL se presenta para el ICA 21 como un N.A. de lo cual se considera no diligenciado, si se tiene en cuenta que para el periodo del ICA 20 (periodo del segundo semestre del año 2024) se encontraron incumplimientos normativos de algunos parámetros muestreados en los canales de aguas lluvias, los cuales deberían incluirse como hallazgos a mejorar y efectuar las medidas correctivas del caso.

Finalmente, para el indicador de desarrollo de las obras de infraestructura, se presenta con un 100% de cumplimiento, sin embargo, no se incluyen los soportes documentales que evidencien las acciones de seguimiento a las medidas ambientales de vertimientos.

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

Medio Socioeconómico

FICHA PSM- PGS-01 Gestión Socioeconómica			
Componente	***Impacto***	***Medida de seguimiento y monitoreo***	***Cumple***
Medio Socioeconómico	*Generación de Conflictos* *Generación de Expectativas*	***Medida 1*** *Esta medida fue presentada en el complemento del EIA dentro del proceso de solicitud de modificación de la licencia ambiental, como información adicional bajo el radicado ANLA 2021083394-1-000 del 29 de abril de 2021, no obstante, la medida fue presentada de la misma manera a través de la comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022, en atención a los ajustes requeridos en el numeral 9 del artículo noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021:* *El seguimiento se soportará en un formato que consigne, como mínimo:* *Verificación de la aplicación y cumplimiento de cada uno de los programas del Plan de Gestión Social según el cronograma establecido.* *Elaboración de informe de cumplimiento de los indicadores de gestión a presentar en el ICA* *Medida ajustada a través de comunicación con radicado ANLA 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024, en atención a lo requerido mediante los subnumerales 9.1, 9.2, 9.3 y 9.4 del numeral 9 del artículo noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, literal a, b, c y d del subnumeral 2.8 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numerales 1, 2, 3 y 4 del requerimiento 47 del acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 550 del 4 de agosto de 2024:* *Verificación de la aplicación y cumplimiento de cada uno de los programas del Plan de Gestión social según el cronograma y cada uno de los indicadores de gestión a presentar en el Informe de Cumplimiento Ambiental:* ***PMA PGS 01 SENSIBILIZACIÓN Y EDUCACIÓN*** • ***Actividades de educación:*** *Se realiza una actividad semestral de educación para el Comité Comunitario Aeroportuario, grupos de interés comunitario y personal de las entidades del área de influencia, respecto a los temas propuestos por las comunidades y que se encuentren relacionados a los posibles impactos que se generan durante el desarrollo del proyecto.* • ***Actividades de sensibilización:*** *Se desarrolla una actividad de sensibilización semestral, destinada a alcanzar*	***NO***

FICHA PSM- PGS-01 Gestión Socioeconómica			
		un alto grado de responsabilidad ambiental y social, donde se brindará conocimiento sobre temáticas relacionadas a la operación aeroportuaria, calentamiento global, huella de Carbono, impacto ambiental, desarrollo sostenible, biodiversidad, medio ambiente urbano, gestión de recursos naturales, contaminación ambiental, con el propósito de generar conocimiento sobre cada uno de los actores vinculados a la ejecución del proyecto (Juntas de Acción Comunal – JAC, Juntas Administradoras Locales, entidades y autoridades locales y municipales, CEA Comité Comunitario Aeroportuario – CCA). • ***Grupo de extensión y proyección social:*** *Las actividades se realizan en responsabilidad del Grupo de Gestión Ambiental y Control Fauna* • ***Mecanismos de evaluación:*** *Para cada uno de los espacios de sensibilización y educación se realizan sondeos y encuestas con el propósito de recibir la retroalimentación, claridad, enfoque y mejora de cada espacio brindado por parte del equipo de gestión social.* ***PMA PGS 02 INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN*** ***Actividades de Información*** ***1.1*** *La ANLA seguirá teniendo acceso a diario y en tiempo real por medio de su Workstation, para la revisión de los datos de monitoreo del sistema de vigilancia y control ambiental SVCA.* ***1.2.*** *Entrega semestral del boletín ambiental a los representantes de las comunidades, autoridades y organizaciones del área de influencia. El boletín contiene las acciones desarrolladas en la operación, tales como: Novedades de la operación, avances de la gestión social, estado y avance del PMA asociado al proyecto, entre otros.* ***1.3.*** *Facilitar los espacios de encuentro para entregar o aclarar la información que soliciten los actores del área de influencia.* ***1.4.*** *Sondeo anual de opinión entre las autoridades que usualmente son informadas, para establecer su percepción sobre las acciones ejecutadas dentro de esta medida, la oportunidad, claridad y eficacia de la información. Estos resultados permitirán establecer la necesidad de hacer ajustes o modificaciones en las estrategias empleadas y sus contenidos.* ***1.5.*** *Programa de semillero de investigación desde la gestión directa del Grupo Ambiental y Control Fauna de la Entidad*	

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

FICHA PSM- PGS-01 Gestión Socioeconómica			
		con las comunidades educativas y comunitarias del área de influencia. ***Convocatoria a las reuniones informativas*** *Realizar la convocatoria con suficiencia de tiempo (15 días) a los representantes de las comunidades, de Fontibón, Engativá y Funza, a las autoridades y organizaciones de AI como son secretarias de salud, secretarias de planeación, secretaria distrital de ambiente y de movilidad, para participar en la reunión informativa de avances del PMA correspondiente al desarrollo de las actividades ejecutadas durante el año inmediatamente anterior, así mismo previamente al inicio de las fases operativas. De acuerdo con la resolución 1728 se debe realizar una jornada de socialización para la Fase II y Fase III.* ***Reuniones informativas sobre el avance del Plan de Manejo Ambiental del Aeropuerto El Dorado*** *Realizar reuniones de información sobre la modificación de la licencia ambiental del proyecto antes del inicio de cada una de las fases en las que se aprueba la modificación realizada mediante Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. La estrategia de desarrollo de estas reuniones será concertada con la comunidad y organizaciones del área de influencia; asegurar la cobertura de la totalidad de unidades territoriales menores de influencia del proyecto agrupando como máximo los barrios de una UPZ por cada reunión en el caso de Fontibón y Engativá, y para el caso de las veredas, no se realizará ningún tipo de agrupación dada la extensión (área) de cada una de ellas. Esta medida también será dirigida a autoridades distritales y municipales que se identifican como población beneficiada dentro de la ficha de manejo.* *Presentar en todas las reuniones de avance el estado de cumplimiento de las medidas de manejo del PMA y la información que se presenta con los Informes de Cumplimiento Ambiental, con énfasis en los resultados de los monitoreos de ruido del periodo transcurrido entre reuniones, centrándose en la información de las estaciones que se relacionan con cada grupo comunitario de interés.* ***Comité Comunitario Aeroportuario-CCA*** *Este comité se debe diseñar con la más amplia participación y concertación, buscando la máxima representatividad democrática de las comunidades del AI. El Comité Coordinador Aeroportuario-CCA interactuará con la Aerocivil según indicaciones de la Autoridad Ambiental y dentro del espíritu de Aeropuertos Sostenibles. Este debe ser un*	

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

FICHA PSM- PGS-01 Gestión Socioeconómica			
		comité funcional, que sea representativo de las comunidades y que actúe como referente primario de los intereses de las personas residentes en el AI del Aeropuerto El Dorado. *En cuanto a los procedimientos aéreos PBN y trayectorias, se establece que, en caso de requerir actualización, la información técnica, ambiental y social detallada relacionada con dicha actualización se publicará en la página web de la AEROCIVIL con un mínimo de dos (2) meses de anterioridad a su implementación.* ***PQRS*** *Hacer seguimiento de la recepción y atención a las PQRS (semestralmente), incluyendo un seguimiento y manejo especial para la recepción de quejas verbales. Tener en cuenta las inquietudes manifestadas y consignadas en las reuniones de socialización y participación sobre afectaciones a las actividades económicas asociadas al impacto por ruido, la afectación a la infraestructura asociada a las vibraciones y la afectación a la vía de acceso ubicada en el sector de Funza, las cuales deben ser atendidas y reportadas ante esta Autoridad periódicamente.* *Elaborar y presentar el formato virtual de recepción de PQRS relacionadas con el impacto generación de ruido, el cual deberá contener un lenguaje sencillo y de fácil manejo para el peticionario y uso de herramientas visuales pedagógicas.* ***Implementación de actualizaciones de procedimientos PBN y trayectorias aéreas:*** ***Encuentros y Socializaciones con la Comunidad, Autoridades y Organizaciones Interesadas*** *Durante estas sesiones, se proporcionará información detallada sobre las acciones a realizar en caso de que se tenga la intención de modificar los procedimientos PBN y trayectorias de vuelo. Se facilitará un espacio para discutir y aclarar cualquier duda o inquietud relacionada con estas modificaciones, asegurando una participación activa y transparente en el proceso de toma de decisiones.* *Se llevarán a cabo, con un mínimo de un (1) mes de antelación a la implementación de actualizaciones de procedimientos PBN y trayectorias aéreas, acciones de sensibilización, socialización y divulgación (presenciales y/o virtuales) dirigidas a las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros, de las unidades territoriales identificadas tanto del área de influencia del proyecto como fuera de esta.*	

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

FICHA PSM- PGS-01 Gestión Socioeconómica			
		Se llevará a cabo el desarrollo de reuniones semestrales, a partir de la fecha de implementación de las actualizaciones de procedimientos PBN y trayectorias aéreas, por un período mínimo de un (1) año. Estas reuniones estarán dirigidas a las comunidades, autoridades, organizaciones y otras partes interesadas de las unidades territoriales identificadas, tanto dentro como fuera del área de influencia del proyecto. Durante estos encuentros, se abordarán temas asociados al progreso en la implementación de los nuevos procedimientos PBN y trayectorias aéreas, así como a las medidas empleadas para mitigar o gestionar los impactos identificados. También se tratará la atención y seguimiento de las PQRSD resultantes de la implementación de dichos procedimientos y trayectorias. ***PMA PGS 03 APOYO EN COGESTIÓN INTERINSTITUCIONAL Y COMUNAL*** *La Aeronáutica Civil con el objeto de dar el alcance a sus actividades operacionales,* ***articulará con entidades competentes el desarrollo de acciones que mancomunadamente aporten en la prevención, mitigación y corrección de aquellos impactos en los que intervienen diferentes variables y causas****, mediante el establecimiento de mesas de trabajo interinstitucionales.* ***Capacitación*** *que aporte a la gestión de las instituciones y JAC que ejercen en el territorio y que se relacione con las actividades operacionales que se atienden en el presente PMA.* ***Convocatorias*** *dirigidas a la población beneficiada los cuales se encuentran directa o indirectamente vinculados al desarrollo del proyecto.* ***Actividades*** *pedagógicas y de capacitación para la protección de los recursos naturales.* ***Gestionar*** *y facilitar herramientas que favorezcan a las comunidades con el mejoramiento de sus condiciones socioeconómicas y calidad de vida, por medio de una reunión que se lleva a cabo durante el primer mes del año. De todo este proceso se hace seguimiento y concertación con el CCA.* ***PMA PGS 04 EDUCACIÓN Y CAPACITACIÓN AMBIENTAL AL PERSONAL VINCULADO A LA OPERACIÓN DEL PROYECTO*** *Se desarrollará la socialización y/o capacitación a los trabajadores directos e indirectos que se vinculen al proyecto*	

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

FICHA PSM- PGS-01 Gestión Socioeconómica			
		bien sea por contratación directa, contratistas y subcontratistas. Con este subprograma se pretende capacitar al personal vinculado a la operación del Aeropuerto El Dorado, sobre las implicaciones y el manejo de impactos de acuerdo al PMA vigente para el proyecto. Con el fin de asegurar que las siguientes actividades sean desarrolladas por el contratista, la Aeronáutica Civil deberá incluir el cumplimiento del PMA del Aeropuerto Internacional El Dorado dentro de los documentos contractuales teniendo en cuenta las siguientes temáticas: • *Presentación de las políticas de la empresa en cuanto a aspectos laborales, seguridad y salud en el trabajo y cuidado al medio ambiente.* • *Presentación y divulgación del PMA y la Licencia Ambiental: hacer especial énfasis en lo que tiene que ver con las obligaciones ambientales expuestas en la normatividad ambiental vigente.* • *Capacitación en: manejo de residuos sólidos, líquidos y peligrosos, reciclaje, ahorro eficiente de agua y energía.* • *Preparar talleres de capacitación al personal, mediante charlas, reuniones informativas y divulgación de campañas.* *Al finalizar cada espacio se desarrollan mecanismos de evaluación como: sondeos y encuestas a los participantes de los espacios establecidos en la presente medida de manejo ambiental, con el propósito de medir el grado de satisfacción, claridad, eficacia y aprendizaje obtenido dentro del escenario ofrecido.* ***ACCIONES PARA DESARROLLAR EN CASO DE BAJA EFICACIA EN EL DESARROLLO DE LOS PROGRAMAS*** • *Analizar los resultados obtenidos en el seguimiento con el fin de identificar brechas entre los objetivos propuestos y alcanzados y poder así, reformular metas, indicadores y actividades que garanticen mayor eficacia.* • *Realizar mesas de diálogo con las comunidades dentro del área de influencia del proyecto y actores sociales claves con el fin de incorporar las percepciones locales en el rediseño de los programas y crear así mecanismos de comunicación permanentes para retroalimentación.* • *Gestionar convenios o alianzas estratégicas con entidades territoriales, asociaciones comunitarias, entre otras que permitan fortalecer la cobertura y el impacto social.*	

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

FICHA PSM- PGS-01 Gestión Socioeconómica			
		• *Establecer un plan de acción correctivo asignando responsables y mecanismos de verificación reportando los avances a la comunidad.* ***<u>Registros/Evidencias</u>*** *Informes de gestión social SVCA, con una periodicidad bimensual y/o anual, cada informe tendrá la siguiente estructura y contenido:* *Captura de pantalla de la información dispuesta en la página web (fecha de captura)* *Soportes de la presentación brindada tanto en capacitación como en inducción al personal del proyecto.* *Consolidado del personal contratado por semestre.* *Soportes de envió de mensaje (mensaje de texto, WhatsApp o correo) para informar la actualización de la información en la página* *Pieza divulgativa (boletín ambiental)* *Registro fotográfico y/o fílmico de la entrega de los boletines ambientales* *Registro de recibido del boletín* *Acta memoria, registro de asistencia, fílmico y/o fotográfico de la reunión informativa.* *Registro de evaluación de las actividades de inducción y/o capacitación.* *Matriz de seguimiento a PQRS* *Soportes de recepción y atención a PQRS (oficio o correo de solicitud, oficio o correo de respuesta, soportes de visita en atención a la solicitud, georreferenciación)* *Seguimiento de recepción y atención semestral* *Acta de seguimiento de control de los buzones existentes. (mensual)* *Documento de resultados y soportes del uso de medios de comunicación masiva para las convocatorias del sondeo de opinión sobre oportunidad, claridad y eficacia de la información suministrada.* *Mecanismos de evaluación (encuesta, sondeos).*	

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

FICHA PSM- PGS-01 Gestión Socioeconómica
Consideraciones
Con relación a esta medida de seguimiento y monitoreo, la AEROCIVIL realiza los siguientes reportes a través del formato ICA 1a incluido en el ICA 21: ***PMA PGS 01 SENSIBILIZACIÓN Y EDUCACIÓN*** *Actividades de Educación:* *"(…) En cumplimiento con la medida de manejo solicitada para realizar actividades educativas semestrales dirigidas al CCA grupos de interés comunitario y personal de las entidades del área de influencia, se propone la ejecución de dos encuentros educativos anuales con el Comité Comunitario Aeroportuario (CCA). Estos encuentros estarán enfocados en fortalecer el conocimiento socioambiental relacionado con la ejecución operativa del proyecto y su área de influencia, asegurando la participación activa y el empoderamiento de los actores involucrados.* *El seguimiento a esta medida se encuentra dentro del* ***anexo5/GestiónSocial/Matriz seguimiento/PGS-1****. Así como en el informe social* ***INF_SOC_ISEM_2025.*** *(…)"* *Sobre el reporte anterior, en verificación de los soportes documentales anexos al ICA 21, en el marco de la medida de manejo "Actividades de Educación", si bien la AEROCIVIL dirigió este tipo de actividades a diferentes grupos de valor, entre estos del área de influencia para las Localidades de Engativá y Fontibón, las evidencias documentales no dan soportes de que este mismo tipo de actividades se haya llevado a cabo con grupos de valor que hagan parte del área de influencia del proyecto definida para el municipio de Funza, por lo cual se generó el respectivo requerimiento.* *Actividades de Sensibilización:* *"(…) Se realiza el debido seguimiento a esta acción a través de actas y registro fotográfico. Así mismo, se realiza seguimiento a través del cronograma y las fechas establecidas para cada actividad.* *El resumen de las actividades se puede consultar en el* ***INF_SOC_ISEM_225*** *En el documento* ***Anexo5/GestiónSocial/Matriz seguimiento/PGS-1 s****e puede verificar el cumplimiento y cálculo de los indicadores. (…)"* *En lo que corresponde a estas actividades, como bien se describió en la medida de manejo "Actividades de Sensibilización", los soportes documentales aportados por la AEROCIVIL permitieron confirmar que en efecto estas fueron desarrolladas con grupos de valor de las tres (3) unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del proyecto, incluso fue ejecutada una actividad de sensibilización con el Comité Comunitario Aeroportuario – CCA asociada a recorrido por Estaciones de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI.* *Mecanismos de Evaluación* *"(…) Desde la Aeronáutica Civil de Colombia, se requiere conocer la percepción frente a las actividades académicas, pedagógicas y de socialización que se puedan adelantar de manera interinstitucional o a nombre propio. De esta manera, se realiza el análisis de resultados de las encuestas ejecutadas durante las socializaciones del Centro de Monitoreo Aero Ambiental en el Área de Influencia, localidades de Fontibón y Engativá, y el municipio de Funza desarrolladas de enero a junio de 2025.*

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

FICHA PSM- PGS-01 Gestión Socioeconómica

*Los soportes de este sondeo se encuentran **en el Anexo5/GestiónSocial/Actividades sociales/PGS-1 Educación y sensibilización/Encuestas.***

*En el documento **Anexo5.GestiónSocial/Seguimiento/PGS-1** se puede verificar el cumplimiento y cálculo de los indicadores. (…)"*

En lo que corresponde a los mecanismos de evaluación para la medida de manejo "Actividades de Educación", si bien la AEROCIVIL presenta la sistematización de los datos obtenidos de las encuestas aplicadas, esta sistematización e informe de resultados deja ver la información de mecanismos de evaluación de manera consolidada, aun cuando las actividades de educación y de sensibilización fueron realizadas de manera independiente, esto teniendo en cuenta que cada una de estas actividades tiene enfoques y objetivos distintos, así como las actividades fueron dirigidas a diferentes grupos poblacionales, por lo tanto, las estrategias de evaluación no pueden ser las mismas.

De acuerdo con lo anterior, fueron definidos los respectivos requerimientos incluyendo como fundamento la presente ficha de seguimiento y monitoreo.

PMA PGS 02 INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN

Actividades de Información

"(…) Los datos en tiempo real se pueden encontrar en la página web de la entidad, así como en el tablero de control ubicado en la sección servicios aeroportuarios.

*En el documento **Anexo.5/GestiónSocial/Actividades sociales/PGS-2** se puede verificar el cumplimiento y cálculo de los indicadores. (…)"*

En lo que corresponde al seguimiento en tiempo real a las PQRSD por parte de la ANLA, se tiene que, la AEROCIVIL luego de la implementación del aplicativo AMBIENSQ, suministró un usuario interno de acceso exclusivo para esta Autoridad con el objetivo de hacer seguimiento al estado de las PQRSD que recepciona esa entidad, el cual funciona correctamente y a través de este de manera permanente se realiza el seguimiento al estado de las PQRSD que recepciona la AEROCIVIL.

"(…) 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.

*El seguimiento a estas acciones se da a través de actas y registro fotográfico y el cálculo de los indicadores se consigna en **Anexo 5/ Gestión Social/Matriz seguimiento.** (…)"*

Respecto a la acción de distribución de boletines informativos, en verificación de los soportes documentales presentado por la AEROCIVIL en el ICA 21, se identificó que si bien esa entidad realizó la distribución del boletín ambiental durante el primer semestre de 2025, esta distribución fue realizada de manera específica a personas que participaron de algunas actividades que programó la AEROCIVIL durante el semestre, más no se cuenta con soportes que den cuenta de una entrega masiva de esta pieza divulgativa de acuerdo a lo que exige la medida de manejo "Entrega de Boletines" a cada Junta de Acción Comunal - JAC, autoridades, consejo de administración de propiedades horizontales, miembros de mesas aeroportuarias, presidentes de ASOJUNTAS y envío vía WhatsApp y correo electrónico a comunidad en general del área de influencia del proyecto, lo cual originó el requerimiento correspondiente.

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

FICHA PSM- PGS-01 Gestión Socioeconómica

"(…) En los casos que fuera necesario, se buscó espacios adicionales para atender las inquietudes para aclarar información puntual que pudiera solicitar algún miembro de la comunidad.

***En el documento Anexo 5/Gestión Social/ Matriz seguimiento** se puede verificar el cumplimiento y cálculo de los indicadores. (…)"*

En lo que respecta a mantener acceso a espacios de encuentro para entregar o aclarar la información que soliciten los actores del área de influencia, en el ICA 21 la AEROCIVIL incluyó soportes documentales que dan cuenta de haber desarrollado reuniones de avance con grupos de valor del área de influencia que se encuentra en las localidades de Engativá y Fontibón, no obstante, en primer lugar estos espacios deben ser ejecutados con frecuencia trimestral, es decir, dos (2) espacios durante el semestre, lo cual no se demuestra con los soportes documentales aportados por la AEROCIVIL en el ICA 21. Adicionalmente, para el municipio de Funza, no se hallan soportes documentales que den cuenta de haber desarrollado espacios sobre reuniones informativas de avance para el primer semestre de 2025. De acuerdo con lo anterior, se generó el respectivo requerimiento.

"(…) Desde la Aeronáutica Civil de Colombia, se requiere conocer la percepción frente a las actividades académicas, pedagógicas y de socialización que se puedan adelantar de manera interinstitucional o a nombre propio. De esta manera, se realiza el análisis de resultados de las encuestas ejecutadas durante las socializaciones del Centro de Monitoreo Aero Ambiental en el Área de Influencia, localidades de Fontibón y Engativá, y el municipio de Funza, desarrolladas de enero a junio de 2025.

*El informe de sondeo de opinión se encuentra adjunto en **Anexo5. Gestión Social/PGS2 INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN/Informe encuestas PGS-2.***

*De igual forma, el seguimiento y cálculo de los indicadores se registra en **Anexo5/Gestión Social/Matriz Seguimiento/PGS-2** (…)"*

Frente a la aplicación de sondeos de opinión, en verificación de los soportes presentados por la AEROCIVIL en el ICA 21, se tiene que, si bien muestran la implementación de encuestas, la información no es clara debido a que no hay claridad frente a los espacios en los cuales fueron aplicadas las encuestas o en qué contexto se efectuaron los sondeos; no hay claridad frente a las fechas en qué fueron realizados los sondeos de opinión; los soportes no indican si los participantes corresponden al universo de una población específica o son una muestra representativa, así como tampoco hay claridad respecto a la población a quien va dirigido el instrumento de aplicación, aun cuando la medida de manejo es específica en indicar que este tipo de sondeos de opinión debe llevarse a cabo con autoridades del área de influencia a quienes se suministra información acerca del proyecto, razón por la cual se generó el respectivo requerimiento.

*"(…) El desarrollo del programa de semillero se presenta en el **INF_SOC_ISEM_2025** y su seguimiento se presenta a través de actas y actividades ejecutadas.*

*De igual manera, el cálculo de los indicadores se presenta en el **Anexo 5/Gestión Social/Matriz Seguimiento/PGS-2** (…)"*

En cuanto al programa de semillero de investigación, los soportes documentales presentados por la AEROCIVIL en el ICA 21, demuestran la conformación de un (1) Grupo Semillero de Investigación para cada unidad territorial que hace parte de área de influencia, los cuales de acuerdo a sus dinámicas, conocimientos y características específicas de cada grupo ha venido desarrollando diversas actividades asociadas a procesos de aprendizaje, conocimiento y sensibilización frente a temas asociados al licenciamiento ambiental del proyecto tal como lo requiere esta medida de manejo.

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

FICHA PSM- PGS-01 Gestión Socioeconómica

Así las cosas, en el proceso de verificación documental aportada por la AEROCIVIL a través del ICA 21, respecto a las acciones antes listadas con el Grupo de Semillero de Investigación, la AEROCIVIL aporta anexos que soportan la ejecución de cada una de ellas a través de actas que consolidan para cada unidad territorial las actividades y los registros de asistencia y fotográficos de cada encuentro.

Convocatoria a las reuniones informativas

> *"(…) Se realiza convocatoria por diferentes medios como son WhatsApp a través de los principales miembros de las diferentes juntas acción comunal, o a través de los miembros con los que se tiene contacto en la comunidad, además de comunicación entre los habitantes de los diferentes barrios. Las convocatorias también se realizan a través de oficios y piezas publicitarias dependiendo de la naturaleza de la actividad.*
>
> *En el documento **Anexo 5/Gestión Social/Matriz Seguimiento/PGS-2** se puede verificar el cumplimiento y cálculo de los indicadores. (…)"*

En la verificación realizada a los soportes documentales presentados por la AEROCIVIL en el ICA 21 asociados a la ejecución de convocatorias a reuniones informativas para el caso de las Localidades de Engativá y Fontibón y a reunión con Comité Comunitario Aeroportuario – CCA para el caso del Municipio de Funza, se confirma que las mismas se llevaron a cabo por parte de la AEROCIVIL mediante estrategias que se considera son las apropiadas para divulgar información; encontrando además que los soportes documentales aportados dejan ver que, las convocatorias reportadas fueron realizadas con suficiente tiempo de antelación. Sin embargo, no se hallaron soportes documentales suficientes que dieran cuenta de que estas convocatorias se hayan efectuado para la totalidad de grupos de valor que hacen parte del área de influencia del proyecto, respecto de lo cual se genera el respectivo requerimiento.

Asimismo, se tienen evidencias de convocatorias realizadas para participar en las reuniones informativas de avance del segundo trimestre del año 2025, no obstante, es importante recordar que las reuniones informativas de avance mientras cursa la fase II de la operación aérea del proyecto deben ejecutarse con frecuencia trimestral como se cita en la medida de manejo "Reuniones Informativas de Avance", sin embargo los soportes documentales aportados por la AEROCIVIL en el ICA 21, no incluyen documentos o registros que permitan confirmar la ejecución de convocatorias a reuniones informativas de avance para el primer trimestre del año 2025, razón por la cual se genera el respectivo requerimiento.

Reuniones informativas sobre el avance del Plan de Manejo Ambiental del Aeropuerto El Dorado

> *"(…) Durante el periodo de seguimiento se llevaron a cabo distintas reuniones con el fin de mostrar el avance del PMA del aeropuerto el dorado. Estas reuniones se registraron en actas y tomando evidencia fotográfica.*
>
> *La información detallada se presenta en el documento INF_SOC_ISEM_2025, y el cálculo de los indicadores se presenta en el anexo **Anexo 5/Gestión Social/Matriz Seguimiento/PGS-2.** (…)"*

Con relación a esta acción, se tiene que, en la verificación realizada a las convocatorias a reuniones informativas de avance para las unidades territoriales que hacen parte del parea de influencia del proyecto, se confirma que las mismas se llevaron a cabo por parte de la AEROCIVIL mediante estrategias que se considera son las apropiadas para divulgar información; encontrando además que los soportes documentales aportados dejan ver que, las convocatorias reportadas fueron realizadas con suficiente tiempo de antelación. Sin embargo, como se describió para cada una de las unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del proyecto, no se hallaron soportes documentales suficientes que dieran cuenta de que estas convocatorias se hayan efectuado para la totalidad de grupos de valor que hacen parte del área de influencia del proyecto, respecto de lo cual se genera el respectivo requerimiento.

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

FICHA PSM- PGS-01 Gestión Socioeconómica

Comité Comunitario Aeroportuario-CCA

> *"(…) Durante el periodo de seguimiento se concretaron los Comités Aeroportuarios e incluso se llevaron a cabo algunas actividades como se presenta en el documento INF_SOC_ISEM_2025. El debido seguimiento y cálculo de los indicadores se presenta en el anexo Anexo 5/Gestión Social/Matriz Seguimiento/PGS-2. (…)"*

En lo referente a este grupo específico, los soportes documentales incluidos por la AEROCIVIL en el ICA 21, dejan observar que para cada unidad territorial del área de influencia (Localidades de Engativá y Fontibón y Municipio de Funza), fue creado un Comité Comunitario Aeroportuario - CCA, esto debido a que por la extensión del área de influencia es práctico lograr la participación de los miembros de este grupo si los encuentros se llevan a cabo en sus unidades territoriales, no obstante, de manera ocasional la AEROCIVIL lleva cabo reunión de manera integral con el CCA general como fue soportado para el primer semestre de 2025.

PQRS

> *"(…) Se realiza seguimiento a las PQRS, así como se genera la debida respuesta a cada solicitud. Para el periodo en cuestión se atendieron un total de 82 solicitudes recibidas a través de la página web de la Aerocivil. De igual manera, se cuentan con PQRS verbales las cuales son recibidas directamente por las profesionales sociales. Además, se cuenta con buzones físicos, dentro de los cuales no se encontraron PQRS en el periodo reportado.*
>
> *En el documento **Anexo5/Gestión Social/Matriz Seguimiento/PGS-2** se puede verificar el cumplimiento y cálculo de los indicadores. (…)"*

*Sobre este reporte de recepción de 82 PQRSD, en verificación de los soportes documentales incluidos por la AEROCIVIL en el ICA 21, se observa que el titular de la licencia ambiental remitió evidencias documentales de atención y respuesta a cincuenta y seis **(56)** PQRSD **escritas**, quedando pendiente por presentar veintiséis **(26)** soportes de atención a PQRSD. Así mismo, respecto a la sistematización de esta información tal como lo exige la medida de manejo "Recepción y Atención de PQRS", se tiene que esta no fue incluida por parte de la AEROCIVIL en el ICA 21, lo cual no permite tener una visión clara y completa de la dinámica de recepción y atención de PQRSD durante el primer semestre de 2025, lo cual motivó el origen de los respectivos requerimientos.*

En lo que comprende a la atención de PQRSD recepcionadas de manera verbal, se tiene que efectivamente la AEROCIVIL recepcionó y total de cuatro (4) PQRSD verbales, siendo tres (3) de estas provenientes de municipio de Funza y una (1) de la Localidad e Fontibón. Al respecto, en revisión de los soportes documentales incluidos en el ICA 21, se logra identificar que de las cuatro (4) PQRSD recibidas de manera verbal, tres (3) no soportan una atención completa y una (1) se verifica con la atención requerida respecto al suministro de información con soportes técnico al peticionario, lo cual motiva la generación del debido requerimiento.

> *"(…) Desde la página web se tiene acceso a la radicación y consulta de PQRS siguiendo la siguiente ruta:*
>
> *Aerocivil>Inicio > Servicios de atención a la ciudadanía > Atención PQRSD > Radicar una PQRSD*
>
> *En el documento **Anexo 5/Gestión Social/Matriz Seguimiento/PGS-2** se puede verificar el cumplimiento y cálculo de los indicadores (…)"*

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

FICHA PSM- PGS-01 Gestión Socioeconómica

Por su parte, en lo referente al formato virtual de recepción de PQRS, este es incluido por la AEROCIVIL en su página web a través del link https://sgdea.aerocivil.gov.co/ControlPQR/Formulario el cual se considera adecuado, de fácil acceso y utiliza un lenguaje claro para su diligenciamiento.

Implementación de actualizaciones de procedimientos PBN y trayectorias aéreas:

Encuentros y Socializaciones con la Comunidad, Autoridades y Organizaciones Interesadas

> *"(…) No Aplica para el presente periodo de reporte, no se realizó cambio de trayectorias (…)"*

Sobre este reporte, de acuerdo con el seguimiento permanente que esta Autoridad realiza a la configuración de operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, se identifica que en efecto la AEROCIVIL continúa implementando las trayectorias aéreas y procedimientos PBN que definió desde el 18 de mayo de 2023 y notificados a esta Autoridad mediante la comunicación con radicado ANLA 20236200311042 del 5 de julio de 2023, manteniendo de esta manera lo descrito en las consideraciones y análisis realizados en seguimiento ambiental efectuado al proyecto en el año 2025 registrado en concepto técnico No 6082 del 4 de agosto de 2025 acogido por acta 509 del 12 de agosto de 2025, por ende, para el periodo definido para el presente seguimiento ambiental no aplica el desarrollo de acciones de divulgación asociadas la implementación de nuevos procedimientos PBN y trayectorias aéreas.

PMA PGS 03 APOYO EN COGESTIÓN INTERINSTITUCIONAL Y COMUNAL

Articulación con entidades competentes el desarrollo de acciones que mancomunadamente aporten en la prevención, mitigación y corrección de aquellos impactos en los que intervienen diferentes variables y causas

> *"(…) Durante el periodo de reporte se llevaron reuniones mancomunadas con diferentes instituciones locales.*
>
> *Los soportes de estas reuniones, así como los detalles de las mismas se llevan a cabo en las actas relacionadas dentro del informe INF_SOC_ISEM_2025*
>
> *En el documento **Anexo 5. Gestión Social/Matriz Seguimiento/PGS-3** se puede verificar el cumplimiento y cálculo de los indicadores (…)"*

Sobre este reporte y acciones interinstitucionales efectuadas por la AEROCIVIL, los soportes documentales aportados en el ICA 21 confirman que para el primer semestre del año 2025, el titular de la licencia ambiental llevó a cabo diversas acciones interinstitucionales en las tres (3) unidades territoriales que contienen el área de influencia definida para el medio socioeconómico dentro del proyecto, esto como parte de actividades de programación y planeación, así como la propia ejecución de las actividades bien sea lideradas por instituciones externas con enfoques específicos y en otras ocasiones instituciones que actúan como apoyo dentro de acciones que son lideradas por la AEROCIVIL.

Capacitación que aporte a la gestión de las instituciones y JAC

> *"(…) Los soportes de seguimiento de las actividades de capacitaciones se relacionan dentro del informe INF_SOC_ISEM_2025*
>
> *En el documento **Anexo 5.Gestión Social/Matriz Seguimiento/PGS-3** se puede verificar el cumplimiento y cálculo de los indicadores (…)"*

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

FICHA PSM- PGS-01 Gestión Socioeconómica

En lo que refiere a esta acción, la AEROCIVIL aportó soportes documentales que demostraron la ejecución de acciones de capacitación, talleres y socializaciones dirigidas a diferentes grupos de valor del área de influencia, para las Localidades de Engativá, Fontibón, sin embargo, no se hallaron soportes documentales de algunas acciones que fueron programadas en la etapa de articulación de acciones interinstitucionales.

Por su parte, en lo que tiene que ver para el Municipio de Funza, se identificó que la actividad de capacitación reportada no fue realizada con ninguna de las unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del proyecto.

Debido a esta ausencia de información, se generó el respectivo requerimiento.

Facilitar herramientas que favorezcan a las comunidades con el mejoramiento de sus condiciones socioeconómicas y calidad de vida

> *"(…) Las actividades ejecutadas durante el semestre de enero a junio de 2025 se relacionan en el informe INF_SOC_ISEM_2025. Así como las actas que soportan dichas actividades y los detalles de cada una de ellas.*
>
> *En el documento **Anexo 5. Gestión Social/Matriz Seguimiento/PGS-3** se puede verificar el cumplimiento y cálculo de los indicadores. (…)"*

Mediante soportes documentales incluidos por la AEROCIVIL en ICA 21, se confirmó la ejecución de actividades asociadas a ferias de empleo por parte de con el objetivo de apoyar proyectos de emprendimiento que grupos de valor del área de influencia del proyecto correspondiente a las Localidades de Engativá y Fontibón han postulado como parte del impulso a sus negocios y buscando un mejoramiento de condiciones socioeconómicas. Aquí se incluyen aquellos emprendimientos que han surgido de talleres impartidos por la AEROCIVIL sustentados en la trasformación de materiales como aporte al mejoramiento del medio ambiente. En lo que respecta al Municipio de Funza, tal como se describió en la media de manejo, debido a que esta acción debe surgir a partir de una reunión anual que se lleva a cabo el primer mes de cada año, se espera que para esa unidad territorial presente los soportes correspondientes que den cuenta de la implementación de la medida "Mejoramiento de condiciones socioeconómicas y calidad de vida" durante el segundo semestre del año 2025 (ICA 22).

PMA PGS 04 EDUCACIÓN Y CAPACITACIÓN AMBIENTAL AL PERSONAL VINCULADO A LA OPERACIÓN DEL PROYECTO

> *"(…) Durante el periodo de reporte del presente informe de cumplimiento ambiental se realizaron espacios de capacitación, socialización e inducción al personal vinculado al proyecto sobre temáticas ambientales dirigidas a las áreas a cargo de la UAEAC y contratistas de actividades de mantenimiento operativo. **Ver anexo 5. Gestión Social/ 2. Actividades sociales/ PGS 4**. (…)"*

Personal General

En lo que corresponde al desarrollo de capacitaciones dirigidas a personal en general del Aeropuerto Internacional El Dorado que se encuentre vinculado laboralmente al proyecto, acerca de temáticas ambientales que involucren el licenciamiento ambiental vigente, se confirma la ejecución de este tipo de actividades por parte de la AEROCIVIL para el primer semestre del año 2025, así como sus contratistas y comodatarios que hacen parte del funcionamiento y operación del Aeropuerto Internacional El Dorado. Sin embargo, en lo que corresponde a los mecanismos de evaluación, para el caso de los comodatarios Armada Nacional, CATAM, CIAC, CNA, DIRAN, no se hallan los soportes que demuestren que estos se hayan aplicado.

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

FICHA PSM- PGS-01 Gestión Socioeconómica

Representantes de Aerolíneas de Carga:

Para este grupo específico, se tienen soportes documentales que dejan ver el desarrollo de capacitaciones dirigidas a personal de la aerolínea SATENA considerada como una aerolínea comercial de transporte de pasajeros, también se clasifica como una aerolínea de carga, no obstante, tal como se describió en el caso anterior, no se hallaron evidencias sobre la implementación de mecanismos de evaluación sobre las temáticas abordadas.

De acuerdo con lo anterior, se generó el respectivo requerimiento en el sentido de presentar soportes documentales que den cuenta de la aplicación de mecanismos de evaluación.

Registros/Evidencias

En lo que corresponde a los soportes documentales que se verifican y toman en cuenta como evidencia de la implementación de las diferentes medidas de manejo incluidas en el Plan de Manejo para el medio socioeconómico, se tiene lo siguiente:

- *Informes de Gestión Social: Como parte de los anexos del ICA 21, la AEROCIVIL incluye para el medio socioeconómico, el respectivo informe de gestión social para el primer semestre del año 2025, en el cual describe para cada ficha de manejo las acciones ejecutadas según las medidas allí incluidas, así:*

  - ✓ *En el informe de gestión social correspondiente al primer semestre del año 2025, así como en los documentos anexos, se hallan imágenes y capturas de pantalla de algunos elementos que hacen parte del contenido de la página web de la AEROCIVIL.*

  - ✓ *Así mismo, se halla para algunas de las capacitaciones dirigidas a personal vinculado al proyecto, el material trabajado y dispuesto, el cual sirvió de apoyo para el desarrollo de estas actividades por parte de la AEROCIVIL o de los mismos comodatarios.*

  - ✓ *En lo que corresponde al uso de plataformas como WhatsApp para la divulgación de información, la AEROCIVIL en el informe de gestión social y soportes anexos incluye evidencias de haber utilizado este medio para transmitir información acerca de las diferentes actividades que fueron desarrolladas durante el primer semestre del año 2025 en atención a las medidas del medio socioeconómico, mayormente identificando que esta plataforma fue utilizada como medio para realizar convocatorias a los diferentes espacios de participación.*

  - ✓ *Frente al boletín ambiental se tiene que, si bien la AEROCIVIL en el informe de gestión social semestral incluye imagen sobre la pieza divulgativa, esta no es legible y en los anexos incluidos en el ICA 21 este no se incluye, por lo cual se generó requerimiento asociado a la presentación de este material. Ahora, en lo correspondiente a registros fotográficos sobre la distribución de la pieza divulgativa, se tiene que, estos se incluyen, así como son hallados soportes tipo planilla sobre la entrega del boletín, no obstante, como ya fue mencionado, debido a la falta de información sobre su entrega, se genera el respectivo requerimiento.*

  - ✓ *Con relación a la matriz de seguimiento a PQRSD, tal como ya fue indicado en esta ficha de seguimiento y monitoreo, así como en la ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación, en los anexos del ICA 21 no se halló la base de datos que diera cuenta de la información clara y organizada acerca de la recepción, atención y trazabilidad de PQRSD durante el primer semestre de 2025, lo cual motivó el respectivo requerimiento. Adicionalmente, si bien la AEROCIVIL presentó soportes documentales sobre la atención de 56 PQRSD, se identificó el faltante de soportes de atención de 26 PQRSD, esto debido a que la AEROCIVIL a través el formato ICA 1a e informe de*

FICHA PSM- PGS-01 Gestión Socioeconómica
gestión social, reportó haber recibido 82 PQRSD durante el primer semestre de 2025, motivando esto el respectivo requerimiento. *En lo que comprende la estrategia de recepción de PQRSD a través de buzones dispuestos para ello en el Municipio de Funza, se observó en los soportes documentales incluidos en el ICA 21 soportes mensuales sobre la verificación realizada por la AEROCIVIL estos elementos; los soportes dan cuenta de la recepción de algunas PQRSD, pero de manera verbal, sin registros de PQRSD escritas en los buzones, no obstante, los elementos se mantienen instalados.* ✓ *En lo que corresponde a las acciones de sondeo de opinión, se identificó que, si bien la AEROCIVIL presentó información al respecto para las fichas de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación y PMA-PGS 03 Apoyo en cogestión interinstitucional y comunal, así como informes de resultados, estos no son los suficientemente claros, completos, organizados ni concluyentes frente a la implementación de mecanismos de evaluación a través de sondeos de opinión, por lo cual para las fichas antes mencionadas se generaron los requerimientos pertinentes.* *Teniendo en cuenta lo antes descrito, dado que, para efectos de la implementación de algunas medidas de manejo y por ende de seguimiento y monitoreo la AEROCIVIL no aportó las evidencias suficientes sobre su cumplimiento, se considera el incumplimiento de esta ficha de seguimiento y monitoreo para el presente periodo de seguimiento ambiental, generando de esta manera los requerimientos pertinentes.*

FICHA PSM-PGS 02 Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza			
Componente	***Impacto***	***Medida de seguimiento y monitoreo***	***Cumple***
Flora y Fauna	*Alteración a comunidades bovinas del municipio de Funza.*	*La Ficha de Seguimiento y Monitoreo "Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en zona rural del municipio de Funza" evaluará la posible relación entre la producción agropecuaria y el ruido aeronáutico generado por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado, de tal forma que se puedan controlar los posibles impactos en la producción agropecuaria del municipio de Funza.* *El alcance de esta ficha contempla el seguimiento al estado actual de los semovientes presentes en la zona, los resultados del estudio a desarrollar determinarán si existe o no una afectación, en caso de que las conclusiones del estudio arrojen impactos negativos se realizará seguimiento continuo al cumplimiento de las medidas de mitigación mediante la actualización de la ficha PMA-PGS-05 y PMS-PGS-02, en caso de ausencia de impactos negativos se retirará la ficha del programa de Fauna y Flora.*	***NO***
Consideraciones			
En lo que refiere a esta medida de seguimiento y monitoreo, la AEROCIVIL mediante el formato ICA 1a incluido en el ICA 21, refiere lo siguiente: *"(…) Mediante el Radicado No. 20236200759902 del 30 de octubre del 2023, se presenta el Informe de Cumplimiento Ambiental No. 17 para el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, el que reporta las actividades del proyecto durante el periodo comprendido entre el 1 de enero al 30 de junio del 2023. Donde el informe contiene, el estudio que tiene como objeto la evaluación de la posible influencia del ruido aeronáutico en las actividades agropecuarias de la zona rural del municipio de Funza.*		

FICHA PSM-PGS 02 Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza

El estudio concluyó que el ruido aeronáutico no presenta una correlación con las categorizaciones de producción obtenidas de acuerdo con el tipo de ordeño desarrollado, por lo que no se implementaron medidas control y mitigación.

Los soportes de la información se ***consignan el ICA 16 radicado ANLA N°2022044998-1-000 de marzo del 2023 en la carpeta Anexo 6. Gestión Legal*** *(…)"*

Con relación al reporte anterior, es de anotar que corresponde al mismo incluido por la AEROCIVIL en el ICA 16 correspondiente al periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022 en atención a la ficha de manejo PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, por lo cual fue verificado en 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 del 6 de diciembre de 2023, aspecto que fue expuesto por esta Autoridad en seguimiento adelantado al proyecto en el año 2025 registrado en Concepto Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025 acogido por Acta 509 del 12 de agosto de 2025 y frente a lo cual esta Autoridad conceptuó:

"(…) De acuerdo con lo anterior, es notorio que, la AEROCIVIL reitera el reporte frente al cumplimiento de esta medida de seguimiento y monitoreo el cual indica que el estudio piloto fue presentado a la ANLA en el año 2023 y cuya conclusión corresponde a la no correlación o no incidencia del ruido aeronáutico producido por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado, sobre las actividades de producción lechera en el área rural del municipio de Funza, no obstante y tal como ésta Autoridad ya lo ha reiterado a la AEROCIVIL en los seguimientos ambientales de los años 2023 y 2024 mencionados anteriormente y de manera coherente con lo indicado para el presente periodo de seguimiento ambiental, en la ficha de manejo PMA 06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, la AEROCIVIL no ha presentado los soportes documentales que evidencien el cumplimiento de la siguiente obligación, la cual como se puede observar mantiene reiteraciones desde el año 2018, siendo su última reiteración la contenida en el requerimiento 54 del acta de reunión e control y seguimiento ambiental N 550 del 5 de agosto de 2024:

"(…)

Presentar soportes de cumplimiento relacionados con la realización de un estudio que determine el impacto del ruido aeronáutico causado por la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, sobre las actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, teniendo en cuenta que deberá identificar áreas de producción ganadera dentro del municipio de Funza que no tengan la influencia del ruido de las aeronaves, es decir se encuentren fuera del área de influencia del aeropuerto con el fin de tener un sitio de referencia para correlacionar información.

Lo anterior, en cumplimiento de la ficha de manejo PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS-02 Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, numeral 2 artículo segundo de la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, literal b del numeral 48 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, requerimiento 40 del Acta 562 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 31 de agosto de 2022 y requerimiento 31 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023.

(…)"

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

FICHA PSM-PGS 02 Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza
Ahora, el mismo reporte fue presentado por la AEROCIVIL en el ICA 17 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2023) y) e ICA 18 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2023) los cuales fueron objeto de revisión por parte de esta Autoridad en seguimiento ambiental realizado al proyecto en el año 2024 registrado en concepto técnico No 5694 del del 5 de agosto de 2024 acogido por acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 550 del 5 de agosto de 2024, frente a lo cual se indicó: *"(…)* *Sobre el reporte anterior, es necesario tener en cuenta que la información allí referenciada por la AEROCIVIL fue verificada en seguimiento ambienta realizado al expediente LAM0209 en el año 2023 registrado concepto técnico No 8622 del 6 de diciembre de 2023 el cual actuó como insumo técnico del acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 888 del -6 de diciembre de 2023 (…)"* *Por lo tanto, mientras la AEROCIVIL no presente información asociada a la identificación de áreas de producción ganadera dentro del municipio de Funza que no tengan la influencia del ruido de las aeronaves y que actúen como referencia respecto a los grupos de producción lechera identificados dentro del área de influencia del proyecto para determinar la existencia o no de impactos sobre esa actividad económica y la necesidad o no de establecer medidas para la atención de impactos en caso de identificarlos, no se validarán conclusiones sobre la incidencia o no del ruido aeronáutico sobre a producción lechera en el área rural del municipio de Funza y por ende no considerará su cumplimiento.* *(…)"* *De acuerdo con lo anterior, y ante la evidencia de que la AEROCIVIL no ha aportado información complementaria sobre la inclusión en el estudio piloto de un grupo de control de bovinos que no tenga la influencia del ruido de las aeronaves, es decir se encuentren fuera del área de influencia del aeropuerto con el fin de tener un sitio de referencia para correlacionar información, tal como se describió de manera detallada en la ficha de manejo PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural el municipio de Funza, no es posible concluir si en efecto existen impactos negativos sobre las actividades agropecuarias en zona rural del municipio de Funza y de esta manera definir un seguimiento continuo a través de medidas de mitigación por ruido aeronáutico o por el contrario en caso de concluir que no existen tales afectaciones, definir el retiro de la ficha de manejo y seguimiento y monitoreo asociadas al manejo de estos impactos. Sumado a esto, es de resaltar que la AEROCIVIL reitera la presentación de información que ya fue evaluada por esta Autoridad en seguimientos anteriores realizados al expediente LAM0209 y sobre la cual ya se conceptuó, por lo tanto, al presentarse para el presente periodo de seguimiento ambiental esta misma situación se considera el incumplimiento de esta ficha de seguimiento y monitoreo, por lo cual se hace la reiteración del requerimiento correspondiente.*

General

FICHA PSM-12 IMPLEMENTACIÓN DE OBRAS MENORES Y DE INFRAESTRUCTURA			
Componente	***Impacto***	***Medida de seguimiento y monitoreo***	***Cumple***
Agua / suelo	• *Alteración de la calidad del agua superficial* • *Alteración de la calidad del*	*Dentro del contrato de obras civiles menores que se presenten entre la Aeronáutica Civil y una empresa contratistas, se debe especificar el cumplimiento de las medidas establecidas en el Plan de Manejo Ambiental.*	***NO***

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

FICHA PSM-12 IMPLEMENTACIÓN DE OBRAS MENORES Y DE INFRAESTRUCTURA			
	recurso hídrico • *Disminución de la disponibilidad del recurso hídrico* • *Erosión de rondas hídricas* • *Variación de sedimentos en fuentes hídricas* • *Alteración de la calidad del aire por gases contaminantes* • *Alteración de la calidad del aire por material particulado (PM10 y PM 2.5)* • *Disminución del confort acústico* • *Alteración de la calidad del suelo* • *Generación de expectativas* • *Generación de molestias a la comunidad*	*• Garantizar el cumplimiento de las actividades que se describen en las fichas correspondientes al programa de implementación de obras menores y de infraestructura del Plan de Manejo Ambiental.* *- PMA-05 Remoción de cobertura vegetal, descapote y disposición de suelos* *- PMA-06 Manejo de materiales y sobrantes de construcción* *- PMA-07 Señalización* *- PMA-08 Manejo de cortes, relleno y ZODMES* *- PMA-09 Manejo de suelos* *- PMA-10 Manejo ambiental para campamentos, talleres y bodegas.* *• De esta manera, los informes de interventoría ambiental deben especificar el cumplimiento de las medidas indicadas en cada una de las fichas del Plan de Manejo Ambiental, registrando las evidencias necesarias (registro fotográfico, anexos, informes).* *• La supervisión del contrato deberá revisar y verificar los informes de la interventoría ambiental, asegurando que cumplen con lo establecido en las fichas del Plan de Manejo Ambiental.*	

Consideraciones

En revisión del expediente LAM0209, y conforme con la relación de los antecedentes enunciados, se tiene que la AEROCIVIL radica para el presente periodo de seguimiento ICA 21 del período 1 de enero al 30 de junio de 2025 donde se incluye para la presente medida ambiental la siguiente información dentro del Formato ICA 1ª:

> *"- PMA-05 Remoción de cobertura vegetal, descapote y disposición de suelos. Durante el periodo de reporte no se realizaron actividades de obras constructivas ni actividades de descapote, ni remoción de cobertura vegetal, ni desmonte. Sin embargo, se mantuvo el control preventivo en las áreas de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria, evitando afectaciones a la cobertura vegetal existente.*

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

FICHA PSM-12 IMPLEMENTACIÓN DE OBRAS MENORES Y DE INFRAESTRUCTURA

De manera complementaria, se ejecutaron actividades de mantenimiento a cargo del contratista Consorcio Pista El Dorado 2024, consistentes en nivelación topográfica. Para dichas labores se aprovechó material proveniente de las actividades de rebordeo y fresado, interviniendo una superficie aproximada de 3.646,51 m². Ver Anexo 8. Mantenimiento_Contratistas-8.2 Infraestructura 1. Residuos.

- PMA-06 Manejo de materiales y sobrantes de construcción. Durante del periodo de reporte no se realizaron actividades de obras constructivas, sin embargo, se realizaron actividades de mantenimiento propias del contrato, para las cuales se adquirio con terceros material arena, para el Informe ICA se presentan documentos relacionadas con permisos y/o licencias ambientales y mineras de: PROYECTOS DE INGENIERIA Y GEOLOGIA COLOMBIANA –PROINGECOL LTDA. Ver Anexo 8. Mantenimiento_Contratistas-8.2 Infraestructura-9 Proveedores_gestores

.

- PMA-07 Señalización. El cumplimiento de este indicador para el periodo fue 100% ya que durante el periodo mantuvo la señalización En el área del proyecto: señales horizontales, demarcación y delimitaciones con cinta peligro en las áreas de trabajo donde se identificaron condiciones peligrosas. Ver Anexo 8. Mantenimiento_Contratistas-8.2Infraestructura-6 Informe Mensuales MIP

.

- PMA-08 Manejo de cortes, relleno y ZODMES. Durante el periodo de reporte del presente Informe de Cumplimiento Ambiental no se ejecutaron excavaciones, únicamente se generó material en las actividades de fresado y rebordeo, asociadas a las labores de mantenimiento. El material resultante fue aprovechado en la conformación de rellenos dentro de las áreas intervenidas, garantizando su reutilización y aprovechamiento.

El excedente fue trasladado al centro de acopio, asegurando su adecuada disposición temporal y quedando disponible para su posterior aprovechamiento Ver Anexo 8. Mantenimiento_ Contratistas-8.2 Infraestructura-1 Residuos

- PMA-09 Manejo de suelos. Durante el periodo de reporte, no se llevaron a cabo actividades de obras civiles, conforme a lo anterior la presente medida no aplica.

- PMA-10 Manejo ambiental para campamentos, talleres y bodegas. Durante el periodo de reporte, no se llevaron a cabo actividades de obras civiles, sin embargo, dentro de las actividades de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria las diferentes áreas del campamento, así como los equipos mayores (maquinaria blanca y amarilla) contaron con extintores multipropósito para atender potenciales situaciones de emergencia -principios de fuego de manera rápida y eficaz. Anexo 8. Mantenimiento_Contratistas-8.2Infraestructura-6 Informe Mensuales MIP."

Teniendo en cuenta lo anterior, se observa durante la visita de seguimiento presencial realizada al proyecto los días 18, 19 y 20 de febrero de 2026, que para el presente periodo de seguimiento se adelantan actividades propias de la etapa operativa del Aeropuerto el Dorado, así como la ejecución de las siguientes actividades de cambio menor informadas a esta Autoridad:

- *Desarrollo de una obra civil para el mantenimiento de la zona ETTA del hangar de SATENA.*
- *Rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá*

En tal sentido con lo anterior, las actividades constructivas informadas como cambio menor, se adelantan (luces de aproximación para el aeropuerto el dorado pista 14L y Rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november y sus calles transversales de rodaje) conforme lo informado, con la inclusión de soportes documentales donde se evidencian la implementación de las medidas ambientales para obras civiles efectuadas en el área licenciada a la AEROCIVIL.

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

FICHA PSM-12 IMPLEMENTACIÓN DE OBRAS MENORES Y DE INFRAESTRUCTURA

De otra parte para las actividades de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria, se presenta para el periodo del ICA 21 (primer semestre año 2025) actividades de mantenimiento del cerramiento perimetral, fresado, bacheo y reparcheo de zonas de pista y calles de rodaje, retiro de pavimento contaminado con llanta de avión (en operaciones de aterrizaje), mantenimiento de vías perimetrales mediante la colocación de fresado, actividades de poda, rocería y su retiro, limpieza de canales de drenaje y mantenimiento de la infraestructura lado Aire, actividades que soportan mediante registros fotográficos y registros documentales la implementación de las medidas de manejo ambiental contenidas en el plan de manejo ambiental aprobado para el proyecto.

En consecuencia, se tienen algunas consideraciones referentes a las acciones de mantenimiento implementadas por parte del contratista a cargo de la AEROCIVIL:

- *Ficha PMA-05 Remoción de cobertura vegetal, descapote y disposición de suelos. Se tiene la no aplicabilidad para el presente seguimiento, dado que el proyecto no ejecutó acciones de descapote y/o disposición de suelos durante el año 2025. En el registro fotográfico incluido por la AEROCIVIL, se presentan aspectos ejecutados durante las acciones de cambio menor y acciones de mantenimiento de la infraestructura a cargo de la AEROCIVIL.*

- *Ficha PMA-06 Manejo de materiales y sobrantes de construcción se incluyen los soportes documentales referentes a la procedencia, transporte y almacenamiento de materiales usados para el mantenimiento de pista y calles de rodaje (asfalto), Sin embargo, no se incluyen soportes documentales de procedencia, transporte y almacenamiento temporal de materiales y manejo ambiental implementado para el material de excavación para las obras de mantenimiento de la zona ETTA del hangar de Satena y Mantenimiento de áreas a cargo de la AEROCIVIL,*

- *Ficha PMA-07 Señalización, se incluye dentro del ICA 21, los soportes fotográficos de la implementación de medidas de señalización durante las actividades de mantenimiento de las pistas de aterrizaje y calles de rodaje y obras de mantenimiento de la zona ETTA del hangar de SATENA. (Ver Ficha PMA-07 Señalización).*

- *Ficha PMA-08 Manejo de cortes, relleno y ZODMES. No aplica para el presente seguimiento, dado que no se ejecutaron actividades constructivas o de obras civiles que requieran la ejecución de cortes, rellenos y/o implementación de Zodme.*

- *PMA-09 Manejo de suelos, No aplica para el presente seguimiento, dado que no se ejecutaron actividades constructivas o de obras civiles que requieran remoción, y manejo de suelos.*

- *Ficha PMA-10 Manejo ambiental para campamentos, talleres y bodegas, se incluye registro fotográfico de las medidas de control y prevención adoptadas con el fin de evitar afectaciones a los recursos agua, suelo, aire, mediante el uso de baños portátiles, consumo de agua potable y manejo de residuos sólidos durante las actividades de obras de mantenimiento de la zona ETTA del hangar de Satena y Mantenimiento de áreas a cargo de AEROCIVIL. (Ver Ficha PMA-10 Manejo ambiental para campamentos, talleres y bodegas).*

De acuerdo con lo anterior, en el acápite pertinente se presentarán las consideraciones respectivas a las Fichas de manejo ambiental antes mencionadas y se incluyen los correspondientes requerimientos para la Ficha PMA-06 Manejo de materiales y sobrantes de construcción.

Referente a los indicadores de cumplimiento para la presente Ficha de seguimiento y monitoreo, se tienen los que se relacionan en la tabla de la página 674 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.

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

FICHA PSM-12 IMPLEMENTACIÓN DE OBRAS MENORES Y DE INFRAESTRUCTURA
Teniendo en cuenta las consideraciones presentadas para la presente Ficha de seguimiento, se tiene que NO SE CUMPLE con el porcentaje del indicador señalado, dado que no se incluyen los soportes documentales para la Ficha PMA-06 Manejo de materiales y sobrantes de construcción. *Teniendo en cuenta lo anterior, se efectuará el respectivo requerimiento.*

Plan de contingencias.

Verificación actualización Plan de Contingencias.

Respecto al complemento del Plan de contingencias la AEROCIVIL cuenta con las siguientes obligaciones vigentes:

> ***"Requerimiento 101 del Acta 509 del 05 de agosto de 2025:*** *Presentar la siguiente información relacionada con el Plan de Contingencias:*
>
> 1. *Medidas de reducción del riesgo, correctivas y prospectivas diferenciadas en medidas estructurales y no estructurales, implementadas y a implementar para cada uno de los eventos amenazantes caracterizados.*
> 2. *Procedimientos de respuesta a emergencias que partan de los análisis y evaluación de los eventos amenazantes identificados y valorados en el presente plan, con su respectiva articulación con los organismos de respuesta a emergencia, de manera que permita atender los diferentes niveles de riesgo descritos en el proceso de conocimiento del riesgo.*
>
> *Lo anterior, en cumplimiento de los numerales 6 y 9 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre del 2021, requerimiento 46 del Acta 888 del 6 de diciembre del 2023 y requerimiento 56 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*
>
> ***Requerimiento 107 del Acta 509 del 5 de agosto de 2025:*** *Presentar la revisión y/o complemento del Plan de Contingencia siguiendo los lineamientos descritos en el Decreto 1081 del 2015 adicionado por el Decreto 2157 de 2017 en el artículo 2.3.1.5.2.1.1, numeral 3.1.2, literal f) y el Decreto 1076 de 2015 en el artículo 2.2.2.3.5.1, numeral 9 y el artículo 2.2.2.3.9.3, o aquellos que los modifiquen o sustituyan, y en caso de no presentarse un ajuste en el documento, indicar las razones por las cuales no se realiza. La revisión o complemento del Plan de Contingencia deberá realizarse en los siguientes casos:*
>
> 1. *Ante nuevas exigencias o cambios en la legislación nacional referente al plan de contingencia, en los plazos establecidos en las mismas.*
> 2. *Cuando se introduzcan cambios en los procesos que aumenten la probabilidad de ocurrencia de una contingencia ambiental y/o consecuencia de la materialización del riesgo.*
> 3. *Ante cambios en las valoraciones de los escenarios de riesgo presentes en el proyecto.*
> 4. *Ante la ocurrencia de una contingencia que evidencie la necesidad de ajuste del plan.*
> 5. *Ante evidencias producto del proceso de seguimiento y control efectuado por la Autoridad Ambiental Competente.*

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

Lo anterior, en cumplimiento a lo establecido en el numeral 11 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre del 2021 y requerimiento 78 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024."

La AEROCIVIL presentó el Informe de Cumplimiento Ambiental – ICA 21, correspondiente al primer semestre de 2025, mediante las comunicaciones con radicados ANLA 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025 y 20256201399102 del 11 de noviembre de 202; sin embargo, en la documentación aportada no se incluye el Formato ICA-3A, mediante el cual debe reportarse el estado de cumplimiento de los requerimientos derivados de los actos administrativos de seguimiento ambiental.

Si bien la AEROCIVIL allega algunos radicados asociados a respuestas frente a obligaciones puntuales del proyecto, ninguno corresponde a obligaciones relacionadas con el componente de Plan de Contingencias, razón por la cual no es posible verificar la trazabilidad ni el estado de avance de los requerimientos previamente formulados por esta Autoridad en este componente.

Adicionalmente, mediante los radicados 20256201497562 y 20256201497812 del 1 de diciembre de 2025, la AEROCIVIL solicita pronunciamiento respecto a diversas respuestas allegadas dentro del expediente LAM0209 que no han sido incluidas en actos administrativos de seguimiento. No obstante, al revisar la matriz consolidada presentada por la AEROCIVIL, no se identifican respuestas asociadas con los requerimientos del componente de contingencias, ni evidencia del cumplimiento de estas obligaciones en particular.

En el ICA 21, la AEROCIVIL anexó diversos planes institucionales propios de entidades que ocupan áreas dentro del aeropuerto, entre ellos:

- *SATENA – Plan de Prevención, Preparación y Respuesta ante Emergencias (abril 2025)*
- *CIAC – Plan de Respuesta ante Emergencias (enero 2023)*
- *CIAC – Plan de Contingencias Ambientales (febrero 2024)*
- *CATAM – Plan de Prevención, Preparación y Respuesta ante Emergencias (diciembre 2024)*
- *Armada Nacional – Plan de Prevención, Preparación y Respuesta ante Emergencias (julio 2020)*
- *DIRAN – Plan de Emergencias y Contingencias Ambientales (febrero 2024)*

Si bien estos documentos fueron allegados con el ICA 21, corresponden a instrumentos independientes elaborados por cada entidad para su propia gestión interna del riesgo, por lo que no sustituyen ni atienden la obligación específica de actualizar o complementar el Plan de Contingencias del proyecto, entendiéndolo como un instrumento único, integral y general.

En ausencia de información que permita verificar la atención, avance o cumplimiento de los requerimientos 101 y 107 del Acta 509 del 5 de agosto de 2025 —relacionados con la actualización y complemento del Plan de Contingencias del proyecto—, la obligación permanece pendiente y se reitera la necesidad de su cumplimiento conforme a los actos administrativos vigentes.

Adicionalmente, resulta pertinente precisar el alcance de las obligaciones efectuadas; en relación con el requerimiento 107 del Acta 509 del 05 de agosto de 2025, la finalidad de esta obligación es asegurar que el Plan de Contingencias del proyecto se mantenga actualizado, de manera que refleje los cambios normativos, técnicos o de valoración del riesgo que puedan incidir en la operación del proyecto. Este requerimiento apunta a que la AEROCIVIL realice la actualización o la justificación de

la no necesidad de ajuste, garantizando que el plan corresponda a las condiciones reales del proyecto y su entorno.

Por su parte, el requerimiento 101 del Acta 509 del 5 de agosto de 2025 tiene por objeto que la AEROCIVIL complete y desarrolle los componentes esenciales del Plan, particularmente la identificación y diferenciación de las medidas de reducción del riesgo —correctivas y prospectivas, estructurales y no estructurales— y la definición de procedimientos de respuesta a emergencias coherentes con los escenarios de riesgo valorados en el proceso de conocimiento del riesgo. La intención de esta obligación es asegurar que el plan cuente con medidas claras y procedimientos operativos articulados con las entidades competentes, permitiendo una atención efectiva frente a los diferentes escenarios de riesgo identificados para el proyecto.

Estas claridades permiten reiterar que la obligación se orienta a la estructura integral y actualizada del Plan de Contingencias, y no a la presentación de instrumentos institucionales independientes elaborados por los tenedores de espacio.

En consecuencia, y ante la ausencia de información que permita verificar su cumplimiento la obligación permanece pendiente, y en el acápite "Estado de cumplimiento de obligaciones del Plan de Contingencias" se reiteras las obligaciones.

Seguimiento a la implementación del Plan de Contingencia

A continuación, se indican las actividades correspondientes al Plan de contingencias que fueron implementadas durante el periodo objeto de seguimiento:

Implementación Plan de Contingencias

Monitoreo del riesgo
Consideraciones
El Plan de Contingencias vigente para el proyecto fue presentado mediante comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022 y verificado por esta Autoridad mediante Concepto Técnico 8622 del 06 de diciembre de 2023, acogido por Acta 888 del 06 de diciembre de 2023. En dicho documento se establece que el monitoreo del riesgo se realizará en el marco de las estrategias de seguimiento definidas en el Plan de Seguimiento y Monitoreo (PSM). *La AEROCIVIL, mediante radicados 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025 y 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025, presentó el ICA 21, correspondiente al primer semestre de 2025, en el cual se reportan las actividades asociadas con el monitoreo del riesgo, conforme a las fichas del PSM, así:* ➢ *PSM-01 – Manejo y control de ruido: Realizaron monitoreo continuo mediante la red de estaciones EMRI, mediciones mensuales de presión sonora, correlación con datos aeronáuticos y verificación metrológica en cumplimiento de la Resolución 627 de 7 de abril de 2006 y la Resolución 801 de 16 de mayo de 2022.* ➢ *PSM-04 – Vertimientos: Se reporta la caracterización fisicoquímica y microbiológica de aguas superficiales, junto con inspecciones a taludes y el registro técnico de las condiciones del cauce en el costado occidental del aeropuerto.* ➢ *PSM-02 – Calidad de aire: Realizaron monitoreos de PM10, PM2.5 y gases criterio mediante estaciones automáticas, aplicando metodologías EPA y lo establecido en las Resoluciones 610 de 24 de marzo de 2010 y 2254 de 1 de noviembre de 2017, complementado con análisis mensuales del sistema de vigilancia de calidad del aire del CMAA.*

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

- *PSM-08-B – Fauna silvestre: Desarrollaron la elaboración de la metodología y la selección preliminar de puntos de muestreo para el estudio sobre la afectación del ruido aeronáutico en la avifauna del Gualí, requerido por Concepto Técnico 5211 de 2022 acogido por Acta 562 de 31 de agosto de 2022, quedando pendiente su remisión para evaluación de esta Autoridad.*
- *PSM-09-B – Protección y compensación a la avifauna: Realizaron seguimiento mediante recorridos en campo, reportes y verificación de eventos de fauna (enjambres, nidos, avistamientos y colisiones), activando los protocolos establecidos y documentando los hallazgos para su gestión ambiental y operacional.*
- *PSM-10-B – Revegetalización: Realizaron seguimiento al estado de la cobertura vegetal, confirmando la ausencia de actividades de desmonte o descapote y verificando las condiciones del terreno en las áreas intervenidas.*
- *PSM-12 – Obras menores e infraestructura: Realizaron seguimiento mediante inspecciones, verificación del estado de maquinaria y revisión de la señalización instalada en los frentes de trabajo, junto con la supervisión del manejo de materiales de fresado y rebordeo, evitando afectaciones al suelo, drenajes y cobertura vegetal.*

Adicionalmente, se aportaron formatos e inspecciones complementarias, tales como la verificación de kits de control de derrames, inspección de sustancias químicas, revisión de extintores (16/06/2025), visitas a instalaciones de la DIRAN para evaluar el almacenamiento de residuos peligrosos y la actualización de hojas de seguridad (mayo de 2025).

Con base en la información presentada en el ICA 21 – Primer semestre de 2025, se evidencia la implementación de las medidas de monitoreo del riesgo en el marco del PSM, conforme a lo establecido en el Plan de Contingencias vigente. Las actividades reportadas incluyen monitoreo de ruido ambiental y aeronáutico, calidad del aire, cuerpos hídricos, fauna silvestre, vegetación e infraestructura aeroportuaria. Cabe señalar que el detalle de estas medidas se analiza en el acápite" Seguimiento al PSM" del presente documento.

Por otra parte, es pertinente señalar que el Plan de Contingencias vigente —que deberá ser complementado en cumplimiento del requerimiento 101 del Acta 509 del 5 de agosto de 2025— reconoce amenazas exógenas, como eventos meteorológicos adversos, y riesgos endógenos asociados a fallas operacionales de aeronaves, manejo de combustibles, maquinaria y operaciones en plataforma. En coherencia con esta valoración del riesgo, el monitoreo debería incorporar también actividades de inspección y vigilancia operacional, tales como listas de chequeo, controles de ingreso, supervisión a sistemas de abastecimiento de combustible, revisión del estado de equipos y sistemas de seguridad, y seguimiento de condiciones meteorológicas críticas para la operación aeroportuaria. Si bien este tipo de actividades no se reporta explícitamente en el ICA 21, se espera que, una vez se complemente el Plan de Contingencias en lo relativo al monitoreo del riesgo, estas acciones sean incorporadas e informadas de manera sistemática en los próximos Informes de Cumplimiento Ambiental.

En este sentido, y con base en la información suministrada, se considera que la AEROCIVIL cumplió con las obligaciones asociadas al monitoreo del riesgo, por lo cual no se generan requerimientos adicionales por parte de esta Autoridad.

Reducción del riesgo

Consideraciones

El Plan de Contingencias del proyecto dispone que las medidas de reducción del riesgo se desarrollan a través de los programas de mantenimiento, el Programa de Seguimiento y Monitoreo a la Fauna Silvestre y las obras menores incluidas en las fichas del PMA. Asimismo, mediante el requerimiento 101 del Acta 509 del 5 de agosto de 2025, esta Autoridad solicitó la complementación de dichas medidas y su clasificación en estructurales, no estructurales, correctivas y prospectivas.

En este contexto, y con base en el ICA 21 presentado mediante radicados 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025, y 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025 se verificaron las siguientes acciones de reducción del riesgo implementadas durante el periodo de seguimiento:

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

- *PSM-04 – Vertimientos: Ejecutaron labores de mantenimiento hidráulico, limpieza del cauce del río Bogotá, manejo seguro de materiales extraídos, estabilización de taludes y control de plagas, orientadas a disminuir riesgos de erosión, desprendimientos y afectaciones a la ronda hídrica en el sector occidental del aeropuerto.*
- *PSM-09-B – Protección y compensación a la avifauna: Ejecutaron medidas preventivas como la suspensión de actividades ante la presencia de fauna y la señalización de nidos activos, con el fin de evitar disturbios, minimizar riesgos para las especies y reducir la probabilidad de interferencias con las operaciones aeroportuarias.*
- *PSM-10-B – Revegetalización: Ejecutaron la nivelación y estabilización del terreno adyacente a la motobomba del Canal 1 mediante la utilización de material de rebordeo, orientada a prevenir procesos erosivos y a mantener la zona en condiciones aptas para futuros procesos de revegetalización.*
- *PSM-12 – Obras menores e infraestructura: Implementaron medidas preventivas tales como señalización temporal con conos, barreras y cintas de advertencia para la delimitación segura de frentes de obra, así como acciones de manejo seguro de materiales y combustibles. Asimismo, desarrollaron actividades de nivelación y estabilización puntual del terreno para prevenir erosión, incidentes operativos y posibles afectaciones ambientales.*

Adicionalmente, informan que fueron identificados dos individuos arbóreos con ramas desgarradas apoyadas sobre el cerramiento externo del perímetro de Fontibón (reportes del 6 y 11 de junio de 2025). Como parte de la gestión preventiva del riesgo, se llevó a cabo una visita de verificación el 19 de junio de 2025 con participación de un profesional forestal de la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA), el contratista y la interventoría. A la fecha de reporte del ICA, la Entidad se encuentra a la espera del pronunciamiento oficial de la autoridad ambiental SDA sobre este caso.
Con base en lo expuesto, y de acuerdo con la información suministrada en el ICA 21 del primer semestre de 2025, se evidencia la implementación de medidas orientadas a la reducción del riesgo en el marco del Plan de Contingencias vigente. En consecuencia, no se generan requerimientos adicionales por parte de esta Autoridad en relación con este subnumeral.

Divulgación del Plan de Contingencias

Consideraciones

La AEROCIVIL presentó el ICA 21, correspondiente al primer semestre de 2025, mediante los radicados 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025 y 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025. En dicho informe se incluye la siguiente información relacionada con las actividades de divulgación del Plan de Contingencias dirigidas a actores internos y externos.

1. Divulgación a actores internos.

Con base en los soportes aportados en el ICA 21, se evidencia la ejecución de actividades de divulgación del Plan de Contingencias dirigidas a personal del proyecto, brigadas internas, tenedores de espacio y contratistas. Entre los soportes se encuentran:

- *"Uso adecuado del Kit Control de Derrames", realizado el 19/03/2025.*
- *"Almacenamiento y rótulo de sustancias químicas", realizado el 21/05/2025.*
- *"Control de derrames: actúa rápido, actúa seguro", realizada el 14/03/2025.*
- *"Importancia del kit antiderrames", realizada el 14/03/2025.*
- *"Capacitación brigada de emergencias – Fuerza Aeroespacial Colombiana", realizada el 10/03/2025.*

Los soportes incluyen actas, listados de asistencia, registros fotográficos y piezas gráficas, lo que permite verificar que la divulgación del Plan de Contingencias se efectuó hacia actores internos durante el periodo evaluado.

2. Divulgación a actores externos

El informe de gestión social reportado dentro del ICA 21 presenta las actividades del Plan de Gestión Social relacionadas con sensibilización, educación ambiental, comunicación y atención de PQRS. Si bien estas actividades reflejan interacción con comunidades y actores sociales del área de influencia, no incluyen evidencia de divulgación del Plan de Contingencias.

Se verifica que:

- *No se aportaron soportes de socialización del Plan de Contingencias con comunidades,*
- *Tampoco se evidencian actividades de divulgación con entidades territoriales,*
- *No se reporta articulación con organismos del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres – SNGRD,*

En consecuencia, la divulgación del Plan de Contingencias se limita exclusivamente a actores internos, sin acreditarse su ejecución hacia actores externos

Si bien se evidencia la ejecución de actividades de divulgación del Plan de Contingencias dirigidas a actores internos, persiste la ausencia de soportes que acrediten su socialización con actores externos durante el primer semestre de 2025. Esta situación no es nueva, la falta de evidencia de divulgación externa ha sido reiterativa en los Informes de Cumplimiento Ambiental de los años 2022, 2023 y 2024, motivo por el cual esta Autoridad ha generado requerimientos sucesivos orientados a corregir esta brecha que se abordan en el Acta 509 del 5 de agosto de 2025.

Asegurar esta divulgación es fundamental para fortalecer la preparación, respuesta y coordinación institucional ante emergencias, así como para garantizar la adecuada articulación con el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SNGRD) y los CMGRD/CDGRD, según corresponda.

Conforme lo anterior se genera requerimiento para que la AEROCIVIL presente los soportes correspondientes al primer semestre de 2025 que evidencien la divulgación del Plan de Contingencias con actores externos, incluyendo comunidades del área de influencia, entidades territoriales y los Consejos Municipales y Departamentales de Gestión del Riesgo de Desastres (CMGRD y CDGRD), en cumplimiento del numeral 8 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. En caso de no haberse desarrollado dichas actividades, la AEROCIVIL deberá presentar una justificación técnica que explique las razones por las cuales no se realizaron, así como las acciones implementadas o programadas para garantizar su cumplimiento.

Seguimiento de contingencias activas.

Revisada la Ventanilla Integral de Trámites Ambientales en Línea VITAL y la base de datos de contingencias de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), no se evidencian reportes de contingencias asociadas al proyecto "EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO" bajo el expediente LAM0209, en el presente periodo de seguimiento, sin embargo, en el complemento del ICA 21 presentado a través de comunicación con radicado ANLA 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025 la AEROCIVIL informa que se presentó un derrame menor de fluidos en una de las máquinas y remite formato de reporte de incidente accidente, a continuación, se presenta el análisis frente a la información remitida:

Seguimiento contingencias activas

Reporte Inicial	
Fecha del evento	*24 de abril de 2025*

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

Radicado VITAL	*No se ha presentado reporte*
NUR ANLA	*No se ha presentado reporte*
Causa del evento	*Tecnológico operacional*
Cantidad y sustancia	*No se ha presentado reporte*
Ubicación	*No se especifica*
Descripción del evento	*Cuando se disponía a realizar el traslado de vibro compactador desde el campamento hacia el punto P6, escoltado por el vehículo de la cuadrilla, el equipo presentó una falla mecánica a la altura del semáforo en dirección a la Puerta 6. Como consecuencia de esta falla se produjo derrame de fluidos sobre la vía de acceso (asfalto).*
Afectaciones a los medios	*El informe indica en impactos ambientales generados afectación de agua y suelo.*
Acciones ejecutadas	*Una vez identificado el derrame, se procedió a traer el kit de control de derrames ubicado en el campamento operativo. Como primera medida, se verificó la procedencia del derrame y se identificó que la causa fue la rotura de un sello en el sistema hidráulico. Debido a esta falla, fue necesario transportar el equipo mediante cama baja. Paralelamente, se intentó detener la fuga de manera inmediata.* *Posteriormente, se aplicó material absorbente en las zonas afectadas, se dejó actuar y luego se realizó la recolección adecuada del material contaminado.* *Adicionalmente, se llevó a cabo la limpieza del área utilizando toallas oleofílicas para remover los residuos restantes. Dado que en ese momento se presentaban lluvias, fue necesario solicitar el apoyo del cuerpo de bomberos de OPAIN, quienes asistieron en las labores de recolección y atención del derrame.* *Finalmente, el vibro compactador fue retirado del lugar mediante cama baja para su respectiva revisión técnica.*
Registro Fotográfico	*(Ver fotografías de las páginas 682 y 683 del Concepto Técnico 6204 del 5 de junio de 2026)*
% de avance de la atención o de la recuperación: *No reportan*	
Indicador (es) de avance: *No reportan*	

Consideraciones:

La AEROCIVIL allega dentro del ICA 21 presentado a través de comunicación con radicado ANLA 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025, el Formato de reporte e investigación de incidente, accidente y emergencia ambiental, correspondiente a un evento de derrame ocurrido el 24 de abril de 2025 en la vía de acceso al deprimido, zona de semáforo del Aeropuerto El Dorado.

De acuerdo con la información suministrada, una vez identificado el derrame se trasladó el kit de control de derrames desde el campamento operativo y se verificó el origen de la fuga, determinándose que la causa fue la rotura de un sello del sistema hidráulico de un vibrocompactador. Debido a la falla, el equipo debió ser retirado mediante cama baja para su revisión técnica, e inicialmente se intentó detener la fuga de manera inmediata. Posteriormente, se aplicó material absorbente en las áreas afectadas, permitiendo su actuación y realizando la recolección adecuada del material contaminado. La limpieza final incluyó el uso de toallas oleofílicas para remover residuos remanentes. Dadas las condiciones de lluvia presentes en el momento del evento, se requirió apoyo del cuerpo de bomberos de OPAIN, quienes asistieron en las labores de recolección y contención.

No obstante, aunque la AEROCIVIL señala que el derrame generó afectación al recurso suelo y agua, no se especifica con claridad:

- *si la afectación al suelo corresponde únicamente al material absorbente aplicado sobre el asfalto,*
- *si el fluido alcanzó zonas naturales o áreas no pavimentadas,*

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

- *sí debido a la lluvia, se produjo arrastre hacia los canales de aguas lluvias, ni qué medidas se implementaron en dichos puntos.*

Tampoco se aporta información necesaria para valorar técnicamente el alcance del evento, como volumen estimado del fluido, tipo específico de sustancia, área puntual afectada, cantidad de absorbente utilizado o destino final de los residuos.

Ante la ausencia de esta información, no es posible determinar si el evento constituye una contingencia ambiental que requiera registro mediante el Formato Único de Contingencias Ambientales – FUC en la plataforma VITAL conforme a la Resolución 1767 de 27 de octubre de 2016, o si se trató de un incidente operativo confinado a superficie pavimentada mojada por la lluvia.
En este sentido, es necesario que la AEROCIVIL aclare si el derrame de fluido hidráulico del compactador generó afectación a recursos naturales —particularmente suelo y/o agua— o si la afectación se limitó únicamente al asfalto mojado por la lluvia, incluyendo la verificación de si existió o no arrastre hacia los canales de aguas lluvias y qué controles se implementaron en dichos puntos. Esta precisión es fundamental para establecer si el evento configura una contingencia ambiental en los términos exigidos para el reporte mediante la plataforma VITAL.

Estado de cumplimiento obligaciones del Plan de Contingencias.

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
ARTÍCULO DÉCIMO. *La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en relación con el Plan de Contingencias, deberá cumplir con las obligaciones que a continuación se indican, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo:*		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
6. *Presentar las medidas de reducción del riesgo, correctivas y prospectivas diferenciadas en medidas estructurales y no estructurales, implementadas y a implementar para cada uno de los eventos amenazantes caracterizados. Presentar los registros documentales previo al inicio de la Fase II autorizada en esta modificación.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento se realiza en el requerimiento 101 del Acta 509 del 05 de agosto de 2025, donde fue reiterada la obligación.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
8. *Presentar en los Informes de Cumplimiento Ambiental – ICA, las evidencias de la ejecución del programa de capacitaciones, divulgaciones, socializaciones, simulacros y simulaciones, y la articulación con las entidades de los Consejos Municipales de Gestión de Riesgo de Desastres (CMGRD) y los Consejos Departamentales de Gestión de Riesgo de Desastres (CDGRD), según corresponda. Los soportes por entregar deben considerar los ejes temáticos de las actividades a realizar, en caso de no presentarse algunos de los convocados, soportarlo con las evidencias correspondientes a través de oficios, informes, actas, registros fotográficos, entre otros.*	***Permanente***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento de la obligación relacionada con la ejecución y soporte de actividades de divulgación del Plan de Contingencias y realización de simulacros y simulaciones se desarrolla en el acápite "Seguimiento a la implementación del Plan de Contingencias". En dicho capítulo se evidencia que, para el periodo evaluado, no se cumple con la presentación de soportes de divulgación con actores externos ni con la participación de estos en los simulacros reportados.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
9. *Presentar los procedimientos de respuesta a emergencias que partan de los análisis y evaluación de los eventos amenazantes identificados y valorados en el presente plan, con su respectiva articulación con los organismos de respuesta a emergencia, de manera que permita atender los diferentes niveles de riesgo descritos en el proceso de conocimiento del*	***Temporal***	***NO***

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
riesgo. Presentar los registros documentales previo al inicio de la Fase II autorizada en esta modificación.		
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento se realiza en el requerimiento 101 del Acta 509 del 5 de agosto de 2025, donde fue reiterada la obligación.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
10. *Reportar los eventos de contingencia a través de la plataforma VITAL de conformidad con lo establecido en la Resolución 1767 de 2016 o aquellos que los modifiquen o sustituyan, ya sea que los eventos sean generados del proyecto hacia el medio o del medio hacia el proyecto.*	***Permanente***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento del presente requerimiento se realiza en el acápite "Seguimiento de contingencias activas".		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
11. *Presentar en los Informes de Cumplimiento Ambiental – ICA, la revisión y/o complemento del Plan de Contingencia siguiendo los lineamientos descritos en el Decreto 1081 del 2015 adicionado por el Decreto 2157 de 2017 en el Artículo 2.3.1.5.2.1.1, Numeral 3.1.2, Literal f y el Decreto 1076 de 2015 en el Artículo 2.2.2.3.5.1, Numeral 9 y el Artículo 2.2.2.3.9.3, o aquellos que los modifiquen o sustituyan, y en caso de no presentarse un ajuste en el documento, indicar las razones por las cuales no se realiza. La revisión o complemento del Plan de Contingencia deberá realizarse en los siguientes casos:* *11.1. Ante nuevas exigencias o cambios en la legislación nacional referente al plan de contingencia, en los plazos establecidos en las mismas.* *11.2. Cuando se introduzcan cambios en los procesos que aumenten la probabilidad de ocurrencia de una contingencia ambiental y/o consecuencia de la materialización del riesgo.* *11.3. Ante cambios en las valoraciones de los escenarios de riesgo presentes en el proyecto.* *11.4. Ante la ocurrencia de una contingencia que evidencie la necesidad de ajuste del plan.* *11.5. Ante evidencias producto del proceso de seguimiento y control efectuado por la Autoridad Ambiental Competente.*	***Permanente***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento se realiza en el requerimiento 107 del Acta 509 del 05 de agosto de 2025, donde fue reiterada la obligación.		

ACTA 888 DEL 6 DE DICIEMBRE DE 2023		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Reiterar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, titular de la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, el cumplimiento de las siguientes obligaciones y/o requerimientos establecidos en los actos administrativos que se enuncian a continuación:		
REQUERIMIENTO 46. *Presentar la siguiente información relacionada con el Plan de Contingencias, en cumplimiento de los numerales 6 y 9 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 04 de octubre del 2021.* *1. Medidas de reducción del riesgo, correctivas y prospectivas diferenciadas en medidas estructurales y no estructurales, implementadas y a implementar para cada uno de los eventos amenazantes caracterizados.* *2. Procedimientos de respuesta a emergencias que partan de los análisis y evaluación de los eventos amenazantes identificados y valorados en el presente plan, con su respectiva articulación con los organismos de respuesta a emergencia, de manera que*	***Temporal***	***NO***

permita atender los diferentes niveles de riesgo descritos en el proceso de conocimiento del riesgo.		
Reiteraciones		
• *numerales 6 y 9 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 04 de octubre del 2021*		
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento se realiza en el requerimiento 101 del Acta 509 del 5 de agosto de 2025.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
REQUERIMIENTO 47. *Presentar para el año 2022, las evidencias de las acciones establecidas para el monitoreo del riesgo con base en los parámetros y frecuencia definidos como objeto de seguimiento para cada uno de los eventos amenazantes identificados.* *En cumplimiento del numeral 5 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 04 de octubre del 2021.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento se realiza en el requerimiento 102 del Acta 509 del 05 de agosto de 2025		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
REQUERIMIENTO 48 *Presentar para el año 2022, las evidencias del estado de las medidas de reducción prospectivas y correctivas para los eventos amenazantes identificados.* *Lo anterior en cumplimiento del numeral 7 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 04 de octubre del 2021.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento se realiza en el requerimiento 103 del Acta 509 del 05 de agosto de 2025.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
REQUERIMIENTO 49 *Presentar para el año 2022, las evidencias de la ejecución simulacros y simulaciones, y la articulación con las entidades de los Consejos Municipales de Gestión de Riesgo de Desastres (CMGRD) y los Consejos Departamentales de Gestión de Riesgo de Desastres (CDGRD), según corresponda. Lo anterior, en cumplimiento del numeral 8 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 04 de octubre del 2021.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento se realiza en el requerimiento 104 del Acta 509 del 05 de agosto de 2025.		

ACTA 550 DEL 12 DE AGOSTO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 56 *Presentar la siguiente información relacionada con el Plan de Contingencias, en cumplimiento de los numerales 6 y 9 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 04 de octubre del 2021 y requerimiento 46 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 06 de diciembre del 2023.* *1. Medidas de reducción del riesgo, correctivas y prospectivas diferenciadas en medidas estructurales y no estructurales, implementadas y a implementar para cada uno de los eventos amenazantes caracterizados.* *2. Procedimientos de respuesta a emergencias que partan de los análisis y evaluación de los eventos amenazantes identificados y valorados en el* *presente plan, con su respectiva articulación con los organismos de respuesta a emergencia, de manera que permita atender los diferentes niveles de riesgo descritos en el proceso de conocimiento del riesgo.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Requerimiento 46 del Acta 888 del 6 de diciembre del 2023.*		

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

ACTA 550 DEL 12 DE AGOSTO DE 2024		
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento se realiza en el requerimiento 101 del Acta 509 del 05 de agosto de 2025.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 57 *Presentar para el año 2022, las evidencias de las acciones establecidas para el monitoreo del riesgo con base en los parámetros y frecuencia definidos como objeto de seguimiento para cada uno de los eventos amenazantes identificados.* *Lo anterior en cumplimiento del numeral 5 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 04 de octubre del 2021 y el requerimiento 47 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 06 de diciembre del 2023.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Requerimiento 47 del Acta 888 del 06 de diciembre del 2023.*		
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento se realiza en el requerimiento 102 del Acta 509 del 05 de agosto de 2025		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 58. *Presentar para el año 2022, las evidencias del estado de las medidas de reducción prospectivas y correctivas para los eventos amenazantes identificados.* *Lo anterior en cumplimiento del numeral 7 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 04 de octubre del 2021 y el requerimiento 48 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 06 de diciembre del 2023.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Requerimiento 48 del Acta 888 del 06 de diciembre del 2023.*		
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento se realiza en el requerimiento 103 del Acta 509 del 05 de agosto de 2025.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 59. *Presentar para el año 2022, las evidencias de la ejecución simulacros y simulaciones, y la articulación con las entidades de los Consejos Municipales de Gestión de Riesgo de Desastres (CMGRD) y los Consejos Departamentales de Gestión de Riesgo de Desastres (CDGRD), según corresponda.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 8 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 04 de octubre del 2021 y el requerimiento 49 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 06 de diciembre del 2023.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Requerimiento 49 del Acta 888 del 06 de diciembre del 2023*		
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento se realiza en el requerimiento 104 del Acta 509 del 05 de agosto de 2025.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 75. *Presentar las evidencias de implementación de las acciones establecidas para el monitoreo del riesgo correspondientes al año 2023 para los ICA 17 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (período 1 de julio al 31 de diciembre de 2023), en cumplimiento del numeral 5 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 04 de octubre del 2021.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento se realiza en el requerimiento 105 del Acta 509 del 05 de agosto de 2025.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 76. *Presentar las evidencias documentales de capacitación, divulgación y/o socialización sobre el plan de contingencia con la participación de entidades*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 550 DEL 12 DE AGOSTO DE 2024		
territoriales del Sistema Nacional de gestión de Riesgos de Desastres – SNGRD (según aplique) y a las comunidades identificadas en las áreas de afectación ante la posible materialización de un evento de contingencia, correspondientes al año 2023. *Lo anterior, de acuerdo con lo estipulado en el Decreto 1081 del 2015 adicionado por el Decreto 2157 del 20 de diciembre de 2017 y en cumplimiento del Plan de contingencias.*		
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento se realiza en el requerimiento 106 del Acta 509 del 05 de agosto de 2025.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 77. *Presentar las evidencias documentales de simulaciones y/o simulacros relacionados con el plan de contingencia con la participación de entidades territoriales del Sistema Nacional de gestión de Riesgos de Desastres – SNGRD (según aplique) y a las comunidades identificadas en las áreas de afectación ante la posible materialización del evento, correspondientes al año 2023, de acuerdo con lo estipulado en el Decreto 1081 del 2015 adicionado por el Decreto 2157 del 20 de diciembre de 2017 y en cumplimiento del Plan de contingencias.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento se realiza en el requerimiento 107 del Acta 509 del 05 de agosto de 2025.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 78. *Presentar la revisión y/o complemento del Plan de Contingencia siguiendo los lineamientos descritos en el Decreto 1081 del 2015 adicionado por el Decreto 2157 de 2017 en el Artículo 2.3.1.5.2.1.1, Numeral 3.1.2, Literal f y el Decreto 1076 de 2015 en el Artículo 2.2.2.3.5.1, Numeral 9 y el Artículo 2.2.2.3.9.3, o aquellos que los modifiquen o sustituyan, y en caso de no presentarse un ajuste en el documento, indicar las razones por las cuales no se realiza. La revisión o complemento del Plan de Contingencia deberá realizarse en los siguientes casos:* *1. Ante nuevas exigencias o cambios en la legislación nacional referente al plan de contingencia, en los plazos establecidos en las mismas.* *2. Cuando se introduzcan cambios en los procesos que aumenten la probabilidad de ocurrencia de una contingencia ambiental y/o consecuencia de la materialización del riesgo.* *3. Ante cambios en las valoraciones de los escenarios de riesgo presentes en el proyecto.* *4. Ante la ocurrencia de una contingencia que evidencie la necesidad de ajuste del plan.* *5. Ante evidencias producto del proceso de seguimiento y control efectuado por la Autoridad Ambiental Competente. Lo anterior en cumplimiento a lo establecido en el numeral 11 del artículo decimo de la Resolución1728 del 04 de octubre del 2021.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento se realiza en el requerimiento 108 del Acta 509 del 05 de agosto de 2025.		

ACTA 509 DEL 05 DE AGOSTO DE 2025		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 101: *Presentar la siguiente información relacionada con el Plan de Contingencias:* *1. Medidas de reducción del riesgo, correctivas y prospectivas diferenciadas en medidas estructurales y no estructurales, implementadas y a implementar para cada uno de los eventos amenazantes caracterizados.* *2. Procedimientos de respuesta a emergencias que partan de los análisis y evaluación de los eventos amenazantes identificados y valorados en el presente plan, con su respectiva articulación con los organismos de respuesta a emergencia, de manera que*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 05 DE AGOSTO DE 2025		
permita atender los diferentes niveles de riesgo descritos en el proceso de conocimiento del riesgo. *Lo anterior, en cumplimiento de los numerales 6 y 9 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre del 2021, requerimiento 46 del Acta 888 del 6 de diciembre del 2023 y requerimiento 56 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*		
Reiteraciones		
• *Requerimiento 46 del Acta 888 del 6 de diciembre del 2023* • *Requerimiento 56 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL presentó el ICA 21, correspondiente al primer semestre de 2025, mediante los radicados 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025, y 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025. Sin embargo, en la documentación aportada no se incluye el Formato ICA-3A, mediante el cual debe reportarse el estado de cumplimiento de los requerimientos derivados de los actos administrativos de seguimiento ambiental. *Si bien la AEROCIVIL allega algunos radicados asociados a respuestas frente a obligaciones puntuales del proyecto, ninguno corresponde a obligaciones relacionadas con el componente de Plan de Contingencias, razón por la cual no es posible verificar la trazabilidad ni el estado de avance de los requerimientos previamente formulados por esta Autoridad en este componente.* *Adicionalmente, mediante los radicados 20256201497562 y 20256201497812 del 1 de diciembre de 2025, la AEROCIVIL solicita pronunciamiento respecto a diversas respuestas allegadas dentro del expediente LAM0209 que no han sido incluidas en actos administrativos de seguimiento. No obstante, al revisar la matriz consolidada presentada por la Sociedad, no se identifican respuestas asociadas a los requerimientos del componente de contingencias, ni evidencia del cumplimiento de esta obligación en particular.* *En consecuencia, y teniendo en cuenta que no obra en el expediente información que permita verificar el cumplimiento de las obligaciones asociadas al Plan de Contingencias, la obligación se mantiene pendiente y se reitera la necesidad de su cumplimiento, conforme a lo establecido en los actos administrativos vigentes.*		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 102: *Presentar para el año 2022, las evidencias de las acciones establecidas para el monitoreo del riesgo con base en los parámetros y frecuencia definidos como objeto de seguimiento para cada uno de los eventos amenazantes identificados.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 5 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre del 2021, requerimiento 47 del Acta 888 del 6 de diciembre del 2023 y el requerimiento 57 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Requerimiento 47 del Acta 888 del 6 de diciembre del 2023* • *Requerimiento 57 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL presentó el ICA 21, correspondiente al primer semestre de 2025, mediante los radicados 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025, y 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025. Sin embargo, en la documentación aportada no se incluye el Formato ICA-3A, mediante el cual debe reportarse el estado de cumplimiento de los requerimientos derivados de los actos administrativos de seguimiento ambiental. *Si bien la AEROCIVIL allega algunos radicados asociados a respuestas frente a obligaciones puntuales del proyecto, ninguno corresponde a obligaciones relacionadas con el componente de Plan de Contingencias, razón por la cual no es posible verificar la trazabilidad ni el estado de avance de los requerimientos previamente formulados por esta Autoridad en este componente.*		

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

ACTA 509 DEL 05 DE AGOSTO DE 2025		
Adicionalmente, mediante los radicados 20256201497562 y 20256201497812 del 1 de diciembre de 2025, la AEROCIVIL solicita pronunciamiento respecto a diversas respuestas allegadas dentro del expediente LAM0209 que no han sido incluidas en actos administrativos de seguimiento. No obstante, al revisar la matriz consolidada presentada por la Sociedad, no se identifican respuestas asociadas a los requerimientos del componente de contingencias, ni evidencia del cumplimiento de esta obligación en particular. *En consecuencia, y teniendo en cuenta que no obra en el expediente información que permita verificar el cumplimiento de las obligaciones asociadas al Plan de Contingencias, la obligación se mantiene pendiente y se reitera la necesidad de su cumplimiento, conforme a lo establecido en los actos administrativos vigentes. En caso de que las actividades no hayan sido realizadas, la AEROCIVIL deberá informarlo de manera expresa, garantizando la veracidad, completitud y trazabilidad de lo reportado.*		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 103: *Presentar para el año 2022, las evidencias del estado de las medidas de reducción prospectivas y correctivas para los eventos amenazantes identificados.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 7 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre del 2021, requerimiento 48 del Acta 888 del 6 de diciembre del 2023 y el requerimiento 58 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Requerimiento 48 del Acta 888 del 6 de diciembre del 2023* • *Requerimiento 58 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL presentó el ICA 21, correspondiente al primer semestre de 2025, mediante los radicados 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025, y 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025. Sin embargo, en la documentación aportada no se incluye el Formato ICA-3A, mediante el cual debe reportarse el estado de cumplimiento de los requerimientos derivados de los actos administrativos de seguimiento ambiental. *Si bien la AEROCIVIL allega algunos radicados asociados a respuestas frente a obligaciones puntuales del proyecto, ninguno corresponde a obligaciones relacionadas con el componente de Plan de Contingencias, razón por la cual no es posible verificar la trazabilidad ni el estado de avance de los requerimientos previamente formulados por esta Autoridad en este componente.* *Adicionalmente, mediante los radicados 20256201497562 y 20256201497812 del 1 de diciembre de 2025, la AEROCIVIL solicita pronunciamiento respecto a diversas respuestas allegadas dentro del expediente LAM0209 que no han sido incluidas en actos administrativos de seguimiento. No obstante, al revisar la matriz consolidada presentada por la Sociedad, no se identifican respuestas asociadas a los requerimientos del componente de contingencias, ni evidencia del cumplimiento de esta obligación en particular.* *En consecuencia, y teniendo en cuenta que no obra en el expediente información que permita verificar el cumplimiento de las obligaciones asociadas al Plan de Contingencias, la obligación se mantiene pendiente y se reitera la necesidad de su cumplimiento, conforme a lo establecido en los actos administrativos vigentes. En caso de que las actividades no hayan sido realizadas, la Sociedad deberá informarlo de manera expresa, garantizando la veracidad, completitud y trazabilidad de lo reportado.*		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 104: *Presentar para el año 2022, las evidencias de la ejecución simulacros y simulaciones, y la articulación con las entidades de los Consejos Municipales de Gestión de Riesgo de Desastres (CMGRD) y los Consejos Departamentales de Gestión de Riesgo de Desastres (CDGRD), según corresponda.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 8 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre del 2021, requerimiento 49 del Acta 888 del 6 de diciembre del 2023 y del requerimiento 59 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 05 DE AGOSTO DE 2025		
Reiteraciones		
• *Requerimiento 49 del Acta 888 del 6 de diciembre del 2023* • *Requerimiento 59 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL presentó el ICA 21, correspondiente al primer semestre de 2025, mediante los radicados 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025, y 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025. Sin embargo, en la documentación aportada no se incluye el Formato ICA-3A, mediante el cual debe reportarse el estado de cumplimiento de los requerimientos derivados de los actos administrativos de seguimiento ambiental. *Si bien la AEROCIVIL allega algunos radicados asociados a respuestas frente a obligaciones puntuales del proyecto, ninguno corresponde a obligaciones relacionadas con el componente de Plan de Contingencias, razón por la cual no es posible verificar la trazabilidad ni el estado de avance de los requerimientos previamente formulados por esta Autoridad en este componente.* *Adicionalmente, mediante los radicados 20256201497562 y 20256201497812 del 1 de diciembre de 2025, la AEROCIVIL solicita pronunciamiento respecto a diversas respuestas allegadas dentro del expediente LAM0209 que no han sido incluidas en actos administrativos de seguimiento. No obstante, al revisar la matriz consolidada presentada por la Sociedad, no se identifican respuestas asociadas a los requerimientos del componente de contingencias, ni evidencia del cumplimiento de esta obligación en particular.* *En consecuencia, y teniendo en cuenta que no obra en el expediente información que permita verificar el cumplimiento de las obligaciones asociadas al Plan de Contingencias, la obligación se mantiene pendiente y se reitera la necesidad de su cumplimiento, conforme a lo establecido en los actos administrativos vigentes. En caso de que las actividades no hayan sido realizadas, la Sociedad deberá informarlo de manera expresa, garantizando la veracidad, completitud y trazabilidad de lo reportado.*		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 105: *Presentar las evidencias de implementación de las acciones establecidas para el monitoreo del riesgo correspondientes al año 2023 para los ICA 17 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (período 1 de julio al 31 de diciembre de 2023). Lo anterior, en cumplimiento del numeral 5 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre del 2021 y del requerimiento 75 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Requerimiento 75 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL presentó el Informe de Cumplimiento Ambiental – ICA 21, correspondiente al primer semestre de La AEROCIVIL presentó el ICA 21, correspondiente al primer semestre de 2025, mediante los radicados 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025, y 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025. Sin embargo, en la documentación aportada no se incluye el Formato ICA-3A, mediante el cual debe reportarse el estado de cumplimiento de los requerimientos derivados de los actos administrativos de seguimiento ambiental. *Si bien la AEROCIVIL allega algunos radicados asociados a respuestas frente a obligaciones puntuales del proyecto, ninguno corresponde a obligaciones relacionadas con el componente de Plan de Contingencias, razón por la cual no es posible verificar la trazabilidad ni el estado de avance de los requerimientos previamente formulados por esta Autoridad en este componente.* *Adicionalmente, mediante los radicados 20256201497562 y 20256201497812 del 1 de diciembre de 2025, la AEROCIVIL solicita pronunciamiento respecto a diversas respuestas allegadas dentro del expediente LAM0209 que no han sido incluidas en actos administrativos de seguimiento. No obstante, al revisar la matriz consolidada presentada por la Sociedad, no se identifican respuestas asociadas a los requerimientos del componente de contingencias, ni evidencia del cumplimiento de esta obligación en particular.*		

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

ACTA 509 DEL 05 DE AGOSTO DE 2025		
En consecuencia, y teniendo en cuenta que no obra en el expediente información que permita verificar el cumplimiento de las obligaciones asociadas al Plan de Contingencias, la obligación se mantiene pendiente y se reitera la necesidad de su cumplimiento, conforme a lo establecido en los actos administrativos vigentes. En caso de que las actividades no hayan sido realizadas, la Sociedad deberá informarlo de manera expresa, garantizando la veracidad, completitud y trazabilidad de lo reportado.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 106: *Presentar las evidencias documentales de capacitación, divulgación y/o socialización sobre el plan de contingencia con la participación de entidades territoriales del Sistema Nacional de gestión de Riesgos de Desastres – SNGRD (según aplique) y a las comunidades identificadas en las áreas de afectación ante la posible materialización de un evento de contingencia, correspondientes al año 2023, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1081 del 2015 adicionado por el Decreto 2157 del 20 de diciembre de 2017.* *Lo anterior, en cumplimiento del Plan de contingencias y requerimiento 76 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Requerimiento 76 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL presentó el ICA 21, correspondiente al primer semestre de 2025, mediante los radicados 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025, y 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025. Sin embargo, en la documentación aportada no se incluye el Formato ICA-3A, mediante el cual debe reportarse el estado de cumplimiento de los requerimientos derivados de los actos administrativos de seguimiento ambiental. *Si bien la AEROCIVIL allega algunos radicados asociados a respuestas frente a obligaciones puntuales del proyecto, ninguno corresponde a obligaciones relacionadas con el componente de Plan de Contingencias, razón por la cual no es posible verificar la trazabilidad ni el estado de avance de los requerimientos previamente formulados por esta Autoridad en este componente.* *Adicionalmente, mediante los radicados 20256201497562 y 20256201497812 del 1 de diciembre de 2025, la AEROCIVIL solicita pronunciamiento respecto a diversas respuestas allegadas dentro del expediente LAM0209 que no han sido incluidas en actos administrativos de seguimiento. No obstante, al revisar la matriz consolidada presentada por la Sociedad, no se identifican respuestas asociadas a los requerimientos del componente de contingencias, ni evidencia del cumplimiento de esta obligación en particular.* *En consecuencia, y teniendo en cuenta que no obra en el expediente información que permita verificar el cumplimiento de las obligaciones asociadas al Plan de Contingencias, la obligación se mantiene pendiente y se reitera la necesidad de su cumplimiento, conforme a lo establecido en los actos administrativos vigentes. En caso de que las actividades no hayan sido realizadas, la Sociedad deberá informarlo de manera expresa, garantizando la veracidad, completitud y trazabilidad de lo reportado.*		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 107: *Presentar las evidencias documentales de simulaciones y/o simulacros relacionados con el plan de contingencia con la participación de entidades territoriales del Sistema Nacional de gestión de Riesgos de Desastres – SNGRD (según aplique) y a las comunidades identificadas en las áreas de afectación ante la posible materialización del evento, correspondientes al año 2023, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1081 del 2015 adicionado por el Decreto 2157 del 20 de diciembre de 2017.* *Lo anterior, en cumplimiento del Plan de contingencias y del requerimiento 77 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Requerimiento 77 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*		

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

ACTA 509 DEL 05 DE AGOSTO DE 2025		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL presentó el ICA 21, correspondiente al primer semestre de 2025, mediante los radicados 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025, y 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025. Sin embargo, en la documentación aportada no se incluye el Formato ICA-3A, mediante el cual debe reportarse el estado de cumplimiento de los requerimientos derivados de los actos administrativos de seguimiento ambiental. *Si bien la AEROCIVIL allega algunos radicados asociados a respuestas frente a obligaciones puntuales del proyecto, ninguno corresponde a obligaciones relacionadas con el componente de Plan de Contingencias, razón por la cual no es posible verificar la trazabilidad ni el estado de avance de los requerimientos previamente formulados por esta Autoridad en este componente.* *Adicionalmente, mediante los radicados 20256201497562 y 20256201497812 del 1 de diciembre de 2025, la AEROCIVIL solicita pronunciamiento respecto a diversas respuestas allegadas dentro del expediente LAM0209 que no han sido incluidas en actos administrativos de seguimiento. No obstante, al revisar la matriz consolidada presentada por la Sociedad, no se identifican respuestas asociadas a los requerimientos del componente de contingencias, ni evidencia del cumplimiento de esta obligación en particular.* *En consecuencia, y teniendo en cuenta que no obra en el expediente información que permita verificar el cumplimiento de las obligaciones asociadas al Plan de Contingencias, la obligación se mantiene pendiente y se reitera la necesidad de su cumplimiento, conforme a lo establecido en los actos administrativos vigentes. En caso de que las actividades no hayan sido realizadas, la Sociedad deberá informarlo de manera expresa, garantizando la veracidad, completitud y trazabilidad de lo reportado.*		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 108: *Presentar la revisión y/o complemento del Plan de Contingencia siguiendo los lineamientos descritos en el Decreto 1081 del 2015 adicionado por el Decreto 2157 de 2017 en el artículo 2.3.1.5.2.1.1, numeral 3.1.2, literal f) y el Decreto 1076 de 2015 en el artículo 2.2.2.3.5.1, numeral 9 y el artículo 2.2.2.3.9.3, o aquellos que los modifiquen o sustituyan, y en caso de no presentarse un ajuste en el documento, indicar las razones por las cuales no se realiza. La revisión o complemento del Plan de Contingencia deberá realizarse en los siguientes casos:* *1. Ante nuevas exigencias o cambios en la legislación nacional referente al plan de contingencia, en los plazos establecidos en las mismas.* *2. Cuando se introduzcan cambios en los procesos que aumenten la probabilidad de ocurrencia de una contingencia ambiental y/o consecuencia de la materialización del riesgo.* *3. Ante cambios en las valoraciones de los escenarios de riesgo presentes en el proyecto.* *4. Ante la ocurrencia de una contingencia que evidencie la necesidad de ajuste del plan.* *5. Ante evidencias producto del proceso de seguimiento y control efectuado por la Autoridad Ambiental Competente.* *Lo anterior, en cumplimiento a lo establecido en el numeral 11 del artículo decimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre del 2021 y requerimiento 78 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Requerimiento 78 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL presentó el ICA 21, correspondiente al primer semestre de 2025, mediante los radicados 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025, y 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025. Sin embargo, en la documentación aportada no se incluye el Formato ICA-3A, mediante el cual debe reportarse el estado de cumplimiento de los requerimientos derivados de los actos administrativos de seguimiento ambiental. *Si bien la AEROCIVIL allega algunos radicados asociados a respuestas frente a obligaciones puntuales del proyecto, ninguno corresponde a obligaciones relacionadas con el componente de Plan de Contingencias, razón por la cual*		

ACTA 509 DEL 05 DE AGOSTO DE 2025		
no es posible verificar la trazabilidad ni el estado de avance de los requerimientos previamente formulados por esta Autoridad en este componente. *Adicionalmente, mediante los radicados 20256201497562 y 20256201497812 del 1 de diciembre de 2025, la AEROCIVIL solicita pronunciamiento respecto a diversas respuestas allegadas dentro del expediente LAM0209 que no han sido incluidas en actos administrativos de seguimiento. No obstante, al revisar la matriz consolidada presentada por la Sociedad, no se identifican respuestas asociadas a los requerimientos del componente de contingencias, ni evidencia del cumplimiento de esta obligación en particular.* *En consecuencia, y teniendo en cuenta que no obra en el expediente información que permita verificar el cumplimiento de las obligaciones asociadas al Plan de Contingencias, la obligación se mantiene pendiente y se reitera la necesidad de su cumplimiento, conforme a lo establecido en los actos administrativos vigentes.*		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 174: *Presentar para el año 2024 los soportes de la realización de las siguientes actividades relacionadas con Plan de Contingencia, donde se involucre a las entidades territoriales del Sistema Nacional de gestión de Riesgos de Desastres – SNGRD y a las comunidades de las áreas de posible afectación, acorde con lo estipulado en el artículo 2.3.1.5.2.5.1. del Decreto 1081 del 2015 adicionados por el Decreto 2157 del 20 de diciembre de 2017:* *1. Divulgaciones y capacitaciones* *2. Simulaciones y/o simulacros* *Lo anterior, en cumplimiento del Plan de Contingencias del numeral 8 del artículo decimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL presentó el ICA 21, correspondiente al primer semestre de 2025, mediante los radicados 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025, y 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025. Sin embargo, en la documentación aportada no se incluye el Formato ICA-3A, mediante el cual debe reportarse el estado de cumplimiento de los requerimientos derivados de los actos administrativos de seguimiento ambiental. *Si bien la AEROCIVIL allega algunos radicados asociados a respuestas frente a obligaciones puntuales del proyecto, ninguno corresponde a obligaciones relacionadas con el componente de Plan de Contingencias, razón por la cual no es posible verificar la trazabilidad ni el estado de avance de los requerimientos previamente formulados por esta Autoridad en este componente.* *Adicionalmente, mediante los radicados 20256201497562 y 20256201497812 del 1 de diciembre de 2025, la AEROCIVIL solicita pronunciamiento respecto a diversas respuestas allegadas dentro del expediente LAM0209 que no han sido incluidas en actos administrativos de seguimiento. No obstante, al revisar la matriz consolidada presentada por la Sociedad, no se identifican respuestas asociadas a los requerimientos del componente de contingencias, ni evidencia del cumplimiento de esta obligación en particular.* *En consecuencia, y teniendo en cuenta que no obra en el expediente información que permita verificar el cumplimiento de las obligaciones asociadas al Plan de Contingencias, la obligación se mantiene pendiente y se reitera la necesidad de su cumplimiento, conforme a lo establecido en los actos administrativos vigentes. En caso de que las actividades no hayan sido realizadas, deberá informarlo de manera expresa, garantizando la veracidad, completitud y trazabilidad de lo reportado.*		

Plan de Compensación.

A continuación, se relaciona la información general del Plan de Compensación del proyecto:

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

Para el expediente LAM0209 "EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO" se especifica que no se han establecido obligaciones de COMPENSACIÓN POR PÉRDIDA DE LA BIODIVERSIDAD (Resolución 1517 del 31 de agosto de 2012) o COMPENSACIONES DEL COMPONENTE BIÓTICO (Resolución 256 del 22 de febrero de 2018, modificada por la Resolución 1428 del 31 de julio de 2018) (Acogimiento a la Resolución 370 del 15 de abril de 2021), por lo cual, no se desarrollan dichos componentes en el presente seguimiento.

A pesar de lo anterior, a través del literal b) del numeral 4 del artículo segundo de la Resolución 1000 del 10 de octubre de 2013, en ejecución de actividades de relleno y nivelación cerca de la cabecera 13R de la Pista Sur Sector Suroriental, se requirió "Formular una ficha de manejo relacionada con la compensación por afectación de la avifauna silvestre". Respecto a lo cual, a través de comunicación con radicación 2023036772-1-000 del 24 de febrero de 2022 la AEROCIVIL presentó un Plan de Compensación por afectación a la fauna silvestre para dar cumplimiento a lo establecido en dicha obligación, propuesta de compensación que se denomina "Mantenimiento de zonas reforestadas en 2 ha' del predio Pozo Hondo de propiedad de la Alcaldía Municipal de Funza".

Dicha información fue verificada y la ANLA se pronunció al respecto mediante la Resolución 1567 del 18 de julio de 2023, donde se indicó que la propuesta de compensación presentada no era aprobada y que se debe presentar información complementaria para ser analizada por parte de la ANLA. Adicionalmente, mediante el Auto 5992 del 1 de agosto de 2023, se dio por concluida de forma definitiva la obligación del literal b) del numeral 4 del Artículo Segundo de la Resolución 1000 del 10 de octubre de 2013. Dado lo anterior, lo relativo a este plan de compensación se encuentra ***vigente*** *solo mediante lo establecido en el* ***artículo segundo de la Resolución 1567 del 18 de julio de 2023*** *y en la* ***medida 6 de la ficha del Plan de Manejo Ambiental PMA-12 Protección y compensación a la avifauna,*** *lo cual es analizado en el presente acápite de este seguimiento.*

Ahora bien, en un ámbito diferente, a través del artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 se estableció la siguiente ficha de manejo PMA-11 – Manejo de Fauna Silvestre, en la cual, mediante la ***medida 5*** *se establece que en caso de identificar un impacto sobre la avifauna en el humedal Gualí, relacionado con el ruido aeronáutico, se procederá a realizar el análisis de la jerarquía de la mitigación, el Plan de Compensación y su implementación.*

Al respecto, a través de la comunicación con radicado ANLA 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022, la AEROCIVIL presentó el informe final del estudio "IMPLEMENTACIÓN DE UN PROGRAMA DE ESTUDIO Y MONITOREO DE LA POBLACIÓN DE FAUNA SILVESTRE EN EL HUMEDAL GUALÍ TOMANDO COMO GRUPO FOCAL LAS AVES", el cual fue analizado por la ANLA en el Concepto Técnico 5211 del 31 de agosto de 2022, acogido mediante Acta 562 del 31 de agosto de 2022. En dicho Acto Administrativo, a través del requerimiento 53 se solicitó complementar dicho estudio para que, en caso de determinar un efecto negativo del ruido aeronáutico sobre la avifauna, sea diseñado para aprobación de la ANLA nuevas medidas de mitigación o de compensación.

Con relación a lo anterior, con base en la información verificada durante el presente seguimiento ambiental, se evidencia que el titular de la Licencia Ambiental ha venido dando cumplimiento al requerimiento asociado al complemento del estudio de avifauna en el humedal Gualí. En particular, mediante comunicación con radicado ANLA 20266200107362 del 27 de enero de 2026, la AEROCIVIL presentó el primer informe de implementación del estudio "Monitoreo de las poblaciones de avifauna y el éxito reproductivo en el Distrito de Manejo Integrado Gualí, Tres Esquinas y laguna del Funzhé", el cual incluye avances en la caracterización de la comunidad de aves, análisis de

diversidad, estructura poblacional y evaluación preliminar del éxito reproductivo de especies focales, bajo un enfoque comparativo frente a gradientes de exposición al ruido aeronáutico.

Los resultados obtenidos a la fecha corresponden a análisis preliminares, en los cuales no se identifican efectos directos y estadísticamente significativos del ruido aeronáutico sobre la abundancia poblacional ni sobre el éxito reproductivo de las especies evaluadas; sin embargo, se advierten algunas tendencias a nivel de estructura comunitaria que deberán ser confirmadas mediante la consolidación de series de datos de mayor duración. En este sentido, considerando que el estudio se encuentra en curso y que sus resultados aún no son concluyentes, no es posible determinar de manera definitiva la existencia de un impacto atribuible al ruido aeronáutico sobre la avifauna del humedal Gualí.

En consecuencia, a la fecha de corte del presente seguimiento, no procede la formulación ni la implementación de medidas de compensación asociadas a este componente, en tanto la definición de estas dependerá de los resultados finales del estudio en desarrollo y de la eventual confirmación de impactos que requieran la aplicación de la jerarquía de la mitigación.

Estado de avance del Plan de compensación

Como se mencionó anteriormente, el Plan de Compensación "Mantenimiento de zonas reforestadas en 2 ha del predio Pozo Hondo" no ha sido aprobado por la ANLA y continúa en fase de ajuste, conforme a lo establecido en la Resolución 1567 de 7 de diciembre de 2023. Si bien el titular ha finalizado la fase de caracterización ambiental como insumo para su reformulación, a la fecha no ha presentado la versión ajustada del plan, por lo que no se registran avances en la implementación de medidas compensatorias.

Generalidades del Plan de Compensación

En la tabla de las páginas 698 y 699 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026, se relaciona la información general del Plan de compensación del proyecto.

***Estado de cumplimiento obligaciones del Plan de Compensación**.*

A continuación, se presenta el estado de cumplimiento de las obligaciones vigentes asociadas al Plan de compensación:

RESOLUCIÓN 1567 DEL 18 DE JULIO DE 2023		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
ARTÍCULO SEGUNDO: *La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL en un término no mayor a tres (3) meses, contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, deberá:*		
1. En cuanto a los objetivos: *1.1. Ajustar el planteamiento del objetivo general de la propuesta, el cual debe ser definido en términos ecológicos y debe responder a la necesidad de compensación de los impactos causados a la avifauna.* *1.2. Incluir objetivos específicos que detallen las acciones a implementar en el marco de la obligación de compensación, estos deben ser en términos ecológicos incluyendo las acciones y actividades a implementar.* *2. En cuanto al ¿Qué y cuánto? compensar:*	***Temporal***	***NO***

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

RESOLUCIÓN 1567 DEL 18 DE JULIO DE 2023		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
2.1. Presentar, para el área de intervención, la identificación de coberturas de la tierra dentro del Modelo de Almacenamiento Geográfico establecido por la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible -MADS. *2.2. Ajustar la estimación del cuánto compensar, acorde a la determinación técnica de la cobertura de la tierra y el ecosistema presente en el área intervenida.* *3. Respecto al ¿Dónde? compensar:* *3.1. Presentar la capa OtraCompensacion y sus tablas asociadas dentro del Modelo de Almacenamiento Geográfico establecido por la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible -MADS-. El área incluida en esta capa deberá corresponder a las zonas efectivas de intervención con actividades de control y manejo de buchón, es decir, no se podrán incluir áreas del espejo de agua que no se encuentren cubiertas por esta especie.* *3.2. Presentar la identificación de coberturas de la tierra dentro del Modelo de Almacenamiento Geográfico establecido por la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible -MADS- para el área de intervención del proyecto para la totalidad del área de compensación aprobada.* *3.3. Presentar la caracterización físico-biótica con información secundaria de la línea base del área propuesta de compensación en el Humedal Gualí.* *3.4. Ajustar el área propuesta de compensación conforme con los ajustes requeridos al qué y cuánto compensar.* *4. Respecto al ¿Cómo compensar?* *4.1. Presentar la caracterización actual de las condiciones físicas y bióticas del cuerpo de agua propuesto para desarrollar los mantenimientos de buchón.* *4.2. Detallar las actividades de mantenimiento a ejecutar acorde al estado actual del espejo de agua.* *4.3. Presentar soportes de las comunicaciones sostenidas con la Alcaldía Municipal de Funza (Cundinamarca), que den cuenta de la necesidad de apoyar estas actividades de mantenimiento en dicha zona.* *5. Presentar el plan de monitoreo y seguimiento, el cual debe detallar las actividades a ejecutar por cada acción propuesta (Mantenimientos de buchón y zona reforestada).* *6. Incluir la formulación de indicadores de cumplimiento, los cuales deben ser formulados en términos ecológicos. Estos indicadores deben comparar los valores de línea base de las áreas intervenidas en diferentes tiempos que permitan verificar el cumplimiento de la obligación de compensación.*		
Análisis del cumplimiento		
El análisis se realiza en el requerimiento 65 del Acta 550 del 12 de agosto de 2025.		

Acta 509 del 12 de agosto de 2025		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 65. *Presentar soportes documentales que incluyan la siguiente información relacionada con el Plan de compensación de fauna silvestre impuesta por ahuyenta miento de la fauna y pérdida de espejos de agua:* *1. En cuanto a los objetivos:*	***Temporal***	***NO***

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

Acta 509 del 12 de agosto de 2025		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
a. Ajustar el planteamiento del objetivo general de la propuesta, el cual debe ser definido en términos ecológicos y debe responder a la necesidad de compensación de los impactos causados a la avifauna. *b. Incluir objetivos específicos que detallen las acciones a implementar en el marco de la obligación de compensación, estos deben ser en términos ecológicos incluyendo las acciones y actividades a implementar.* *2. En cuanto al ¿Qué y cuánto? compensar:* *a. Presentar, para el área de intervención, la identificación de coberturas de la tierra dentro del Modelo de Almacenamiento Geográfico establecido por la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible -MADS.* *b. Ajustar la estimación del cuánto compensar, acorde a la determinación técnica de la cobertura de la tierra y el ecosistema presente en el área intervenida.* *3. Respecto al ¿Dónde? compensar:* *a. Presentar la capa OtraCompensacion y sus tablas asociadas dentro del Modelo de Almacenamiento Geográfico establecido por la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible -MADS-. El área incluida en esta capa deberá corresponder a las zonas efectivas de intervención con actividades de control y manejo de buchón, es decir, no se podrán incluir áreas del espejo de agua que no se encuentren cubiertas por esta especie.* *b. Presentar la identificación de coberturas de la tierra dentro del Modelo de Almacenamiento Geográfico establecido por la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible -MADS- para el área de intervención del proyecto para la totalidad del área de compensación aprobada.* *c. Presentar la caracterización físico-biótica con información secundaria de la línea base del área propuesta de compensación en el Humedal Gualí.* *d. Ajustar el área propuesta de compensación conforme con los ajustes requeridos al qué y cuánto compensar.* *4. Respecto al ¿Cómo compensar?* *a. Presentar la caracterización actual de las condiciones físicas y bióticas del cuerpo de agua propuesto para desarrollar los mantenimientos de buchón.* *b. Detallar las actividades de mantenimiento a ejecutar acorde al estado actual del espejo de agua.* *c. Presentar soportes de las comunicaciones sostenidas con la Alcaldía Municipal de Funza (Cundinamarca), que den cuenta de la necesidad de apoyar estas actividades de mantenimiento en dicha zona.* *5. Presentar el plan de monitoreo y seguimiento, el cual debe detallar las actividades a ejecutar por cada acción propuesta (Mantenimientos de buchón y zona reforestada).* *6. Incluir la formulación de indicadores de cumplimiento, los cuales deben ser formulados en términos ecológicos. Estos indicadores deben comparar los valores de línea base de las áreas intervenidas en diferentes tiempos que permitan verificar el cumplimiento de la obligación de compensación.*		

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

Acta 509 del 12 de agosto de 2025		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Lo anterior, en cumplimiento de la medida 6 de la Ficha del Plan de Manejo Ambiental PMA-12 Protección y compensación a la avifauna, artículo segundo de la Resolución 1567 del 18 de julio de 2023 y requerimiento 23 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.		
Reiteraciones		
• *Requerimiento 23 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*		
Análisis del cumplimiento		
Para el periodo del presente seguimiento ambiental, y con base en la revisión documental del expediente, así como en la información verificada durante la visita de seguimiento, se evidencia que el titular de la Licencia Ambiental no ha dado cumplimiento a la presente obligación. *Lo anterior, considerando que, si bien se reporta la finalización de la fase de caracterización ambiental como insumo para la reformulación del Plan de Compensación por afectación a la fauna silvestre, a la fecha de corte del presente seguimiento, no se ha radicado ante esta Autoridad Nacional la versión ajustada del plan ni los respectivos soportes documentales requeridos en el marco de la medida 6 de la ficha PMA-12, el artículo segundo de la Resolución 1567 del 18 de julio de 2023 y el requerimiento 23 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.* *En consecuencia, no es posible verificar avances en la formulación, presentación ni implementación del Plan de Compensación, razón por la cual se concluye el incumplimiento de la obligación para el periodo evaluado.*		
Requerimiento 66. *Presentar para los periodos de los ICA 17 y 18, los soportes documentales del seguimiento y monitoreo a la implementación de un Plan de Compensación de fauna silvestre establecido en la ficha PSM-09-B Programa de Seguimiento y Monitoreo para la Protección y compensación a la avifauna con base en lo señalado en el literal b del numeral 4 del artículo segundo de la Resolución 1000 del 3 de octubre de 2013 y del Requerimiento 68 del Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No. 550 del 5 de agosto de 2024.* *Lo anterior, en cumplimiento de la ficha PSM-09-B Seguimiento y monitoreo para la protección y compensación a la avifauna.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Requerimiento 68 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
Para el periodo del presente seguimiento ambiental, el titular de la Licencia Ambiental presentó respuestas parciales al Acta 509 de 2025, mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412 y 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025; 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025; 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025. *Verificada la información de dichas respuestas parciales, se evidencia que el titular de la Licencia Ambiental no ha dado cumplimiento a la presente obligación, motivo por el cual, se realiza la respectiva reiteración.*		

EVALUACIÓN ECONÓMICA AMBIENTAL.

La Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, por la cual se modificó la Licencia Ambiental ordinaria, otorgada a la AEROCIVIL mediante 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 y límite con las localidades de Fontibón, Engativá y la zona rural del municipio de Funza, estableció en los numerales 1, 2 y 3 del artículo décimo primero, obligaciones relacionadas con la Evaluación Económica Ambiental, las cuales debían ser respondidas en los términos establecidos.

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

Cabe anotar que esta Resolución fue objeto de dos recursos de reposición, los cuales fueron resueltos mediante la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, donde se modificaron algunos artículos, ninguno de estos asociados al componente de Evaluación Económica Ambiental. En ese orden, continúa vigente la obligación de los numerales 1, 2 y 3 del artículo décimo primero de la Resolución 1728 de 4 de octubre 2021.

Posteriormente, mediante el requerimiento 50 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, que acogió el Concepto Técnico 8622 del 6 de diciembre de 2023, se reitera el incumplimiento de los numerales 2 y 3 del artículo décimo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. En esta misma Acta, en los numerales 1, 2 y 3 del requerimiento 51 se establecieron requerimientos de conformidad con lo establecido en el artículo décimo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, con un término de 3 meses para su cumplimiento.

En los requerimientos 60 y 61 del Acta 550 del 5 agosto de 2024 (acoge el Concepto Técnico 5694 del 5 de agosto de 2024) se reiteran los requerimientos 50 y 51 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023. De igual manera, en el requerimiento 62 se establece una obligación producto del seguimiento relacionada a la internalización de impactos del proyecto.
Finalmente, en los requerimientos 109 y 110 (acoge el Concepto Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025) del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 se reitera lo solicitado en los requerimientos 60 (numerales 1 y 2) y 61 (numeral 3) del Acta 550 del 5 agosto de 2024. De igual forma, en el requerimiento 175 se establece una obligación producto del seguimiento.

Por otro lado, en las páginas 725, 729 y 731 del Concepto Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025, acogido a través de la Resolución 3735 de 29 de diciembre de 2025, se estableció el cumplimiento de las siguientes obligaciones:

- *Numerales 1 y 2 del requerimiento 51 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023.*
- *Numerales 1 y 2 del requerimiento 61 del Acta 550 del 5 agosto de 2024.*
- *Requerimiento 62 del Acta 550 del 5 agosto de 2024.*

En consecuencia, las mismas no continuarán siendo objeto de seguimiento.

El seguimiento a las obligaciones vigentes se desarrolla con base en la información remitida por el titular en las comunicaciones con radicados ANLA 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025 y 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025: Informe de Cumplimiento Ambiental – ICA 21, correspondiente al primer semestre de 2025.

Internalización de impactos ambientales.

En el numeral 1 del artículo décimo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, se estableció la siguiente obligación, relacionada a la internalización de impactos:

> *"**ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO.** La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en relación con la evaluación económica ambiental, deberá cumplir con las obligaciones que a continuación se indican, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo:*

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

1. Presentar en cada Informe de Cumplimiento Ambiental – ICA, un reporte del análisis de internalización de los impactos "alteración de las características fisicoquímicas del agua superficial y subterránea, alteración de la calidad del aire por gases contaminantes (CO2, CO, SOX, NOX), alteración de la calidad del aire por material particulado (PM10 y PM2.5) y generación de conflictos y expectativas, donde se demuestre el avance del cumplimiento de las medidas de prevención y corrección y el cambio ambiental generado por las actividades de la modificación. En caso de presentarse alguna externalidad identificada durante la ejecución del proyecto, se deberá proponer su valoración económica por el método que considere pertinente e incluirlo en el flujo económico de la modificación."

En el requerimiento 175 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 se establece la siguiente obligación:

*"**Requerimiento 175:** Presentar el reporte de internalización correspondiente a los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024 para los impactos: alteración de las características fisicoquímicas del agua superficial y subterránea, Alteración de la calidad del aire por gases contaminantes (CO2, CO, SOx, NOx) y Alteración de la calidad del aire por material particulado (PM10 y PM2.5), teniendo en cuenta:*

1. Indicador
2. Valor del indicador en línea base.
3. Cuantificación del cambio ambiental.
4. Medida de manejo seleccionada.
5. Indicador de efectividad
6. Resultado esperado del indicador con la medida.
7. Costos de transacción, operación y de personal.
8. Valor total de la medida de manejo.
9. Porcentaje de cumplimiento del resultado.

En caso de no lograr demostrar la efectividad del proceso de internalización para los impactos mencionados, deberán ser sometidos a valoración económica e incluidos en el flujo económico del proyecto.

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 1 del artículo décimo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021."

Al respecto, se verifica el contenido de las comunicaciones con radicados ANLA 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025 y 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025, evidenciando que el titular no remite respuesta a las obligaciones previamente relacionadas.

(Ver imágenes de las páginas 709 y 710 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).

Teniendo en cuenta lo anterior, se reitera lo solicitado en el requerimiento 175 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

En lo relacionado al ICA 21, como se expuso previamente en el marco de la revisión de las comunicaciones con radicados ANLA 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025 y 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025 y una vez revisado el contenido de los sistemas de información de esta Autoridad con fecha de corte documental del 13 de febrero de 2026, se concluye que el titular no presentó el respectivo reporte de internalización.

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

Estado de cumplimiento obligaciones Evaluación Económica Ambiental.

En los siguientes numerales se presenta el estado de cumplimiento de las obligaciones vigentes asociadas a la evaluación económica ambiental:

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO. *La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en relación con la evaluación económica ambiental, deberá cumplir con las obligaciones que a continuación se indican, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo:* *1. Presentar en cada Informe de Cumplimiento Ambiental – ICA, un reporte del análisis de internalización de los impactos "alteración de las características fisicoquímicas del agua superficial y subterránea, alteración de la calidad del aire por gases contaminantes (CO2, CO, SOX, NOX), alteración de la calidad del aire por material particulado (PM10 y PM2.5) y generación de conflictos y expectativas, donde se demuestre el avance del cumplimiento de las medidas de prevención y corrección y el cambio ambiental generado por las actividades de la modificación. En caso de presentarse alguna externalidad identificada durante la ejecución del proyecto, se deberá proponer su valoración económica por el método que considere pertinente e incluirlo en el flujo económico de la modificación.*	***Permanente***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento de esta obligación se desarrolla en el acápite de Internalización de impactos ambientales del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026. Con base en el análisis se genera un requerimiento producto del seguimiento asociado al Informe de Cumplimiento Ambiental – ICA 21.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
2. Ajustar la valoración económica del impacto "Incremento en los niveles de presión sonora", en el sentido de aplicar de manera rigurosa la técnica de transferencias de beneficios, en cuanto a la homologación de los valores a transferir. De acuerdo con las características propias de esta técnica las cuales son descritas en el documento Criterios técnicos para el uso de herramientas económicas en proyectos, obras o actividades objeto de licencia ambiental, realizando una correcta homologación de los valores. Presentar los registros documentales en el próximo informe de cumplimiento ambiental.	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento de esta obligación se desarrolla en el numeral 1 del requerimiento 109 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
3. Actualizar el flujo de costos y beneficios, los indicadores económicos, el análisis de sensibilidad, la información geográfica del presente tramite de modificación, de acuerdo con los requerimientos efectuados respecto a la evaluación económica. Presentar los registros documentales en el próximo informe de cumplimiento ambiental.	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento de esta obligación se desarrolla en el numeral 2 del requerimiento 109 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.		

ACTA 888 DEL 6 DE DICIEMBRE DE 2023		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

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

ACTA 888 DEL 6 DE DICIEMBRE DE 2023		
Requerimiento 50*. Cumplir con las obligaciones que a continuación se indican, de conformidad con lo establecido en los numerales 2 y 3 del artículo décimo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021:* *1. Ajustar la valoración económica del impacto "Incremento en los niveles de presión sonora", en el sentido de aplicar de manera rigurosa la técnica de transferencias de beneficios, en cuanto a la homologación de los valores a transferir. De acuerdo con las características propias de esta técnica las cuales son descritas en el documento Criterios técnicos para el uso de herramientas económicas en proyectos, obras o actividades objeto de licencia ambiental, realizando una correcta homologación de los valores y presentar los registros documentales.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento de esta obligación se desarrolla en el numeral 1 del requerimiento 109 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
2. Actualizar el flujo de costos y beneficios, los indicadores económicos, el análisis de sensibilidad, la información geográfica y presentar los registros documentales.	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento de esta obligación se desarrolla en el numeral 2 del requerimiento 109 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
3. Valorar económicamente los impactos Generación de conflictos y Generación de expectativas.	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento de esta obligación se desarrolla en el requerimiento 110 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.		

ACTA 550 DEL 5 AGOSTO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
REQUERIMIENTOS REITERADOS: *Reiterar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE 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:* ***Requerimiento 60****. Cumplir con las obligaciones que a continuación se indican, de conformidad con lo establecido en los numerales 2 y 3 del artículo décimo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y de los numerales 1 y 2 del Requerimiento 50 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023:* *1. Ajustar la valoración económica del impacto "Incremento en los niveles de presión sonora", en el sentido de aplicar de manera rigurosa la técnica de transferencias de beneficios, en cuanto a la homologación de los valores a transferir. De acuerdo con las características propias de esta técnica las cuales son descritas en el documento Criterios técnicos para el uso de herramientas económicas en proyectos, obras o actividades objeto de licencia ambiental, realizando una correcta homologación de los valores y presentar los registros documentales.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Numeral 1 del requerimiento 50 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023.*		
Análisis del cumplimiento		

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

ACTA 550 DEL 5 AGOSTO DE 2024		
El análisis de cumplimiento de esta obligación se desarrolla en el numeral 1 del requerimiento 109 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
2. Actualizar el flujo de costos y beneficios, los indicadores económicos, el análisis de sensibilidad, la información geográfica y presentar los registros documentales.	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Numeral 2 del requerimiento 50 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023.*		
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento de esta obligación se desarrolla en el numeral 2 del requerimiento 109 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 61. *Dar cumplimiento a las siguientes obligaciones, de conformidad con lo establecido en el artículo décimo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y de los literales 1,2 y 3 del requerimiento 51 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023:* *3. Valorar económicamente los impactos Generación de conflictos y Generación de expectativas.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Literal 3 del requerimiento 51 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023*		
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento de esta obligación se desarrolla en el requerimiento 110 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.		

ACTA 509 DEL 12 AGOSTO DE 2025		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
REQUERIMIENTOS REITERADOS: *Reiterar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE 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:* ***Requerimiento 109****: Cumplir con las obligaciones que a continuación se indican:* *1. Ajustar la valoración económica del impacto "Incremento en los niveles de presión sonora", en el sentido de aplicar de manera rigurosa la técnica de transferencias de beneficios. De acuerdo con las características propias de esta técnica las cuales son descritas en el documento Criterios técnicos para el uso de herramientas económicas en proyectos, obras o actividades objeto de licencia ambiental, realizando una correcta homologación de los valores y presentar los registros documentales.* *Lo anterior, en cumplimiento de los numerales 2 y 3 del artículo décimo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, numerales 1 y 2 del requerimiento 50 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y los numerales 1 y 2 del requerimiento 60 del Acta 550 del 5 agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Numeral 1 del requerimiento 50 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023.* • *Numeral 1 del requerimiento 60 del Acta 550 del 5 agosto de 2024.*		
Análisis del cumplimiento		
Se verifica el contenido de las comunicaciones con radicados ANLA 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025 y 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025, evidenciando que el titular no remite respuesta.		

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

ACTA 509 DEL 12 AGOSTO DE 2025		
(Ver imágenes de las páginas 717 y 718 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026) *Teniendo en cuenta lo anterior, se reitera lo solicitado en el numeral 1 del requerimiento 109 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.*		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
2. Actualizar el flujo de costos y beneficios, los indicadores económicos, el análisis de sensibilidad, la información geográfica y presentar los registros documentales.	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Numeral 2 del requerimiento 50 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023.* • *Numeral 2 del requerimiento 60 del Acta 550 del 5 agosto de 2024.*		
Análisis del cumplimiento		
Se verifica el contenido de las comunicaciones con radicados ANLA 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025 y 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025, evidenciando que el titular no remite respuesta. *(Ver imágenes de las páginas 718 y 719 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *Teniendo en cuenta lo anterior, se reitera lo solicitado en el numeral 2 del requerimiento 109 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.*		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Requerimiento 110*: Valorar económicamente los impactos Generación de conflictos y Generación de expectativas.* *Lo anterior, en cumplimiento del artículo décimo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, numeral 3 del requerimiento 51 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y numeral 3 del requerimiento 61 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Numeral 3 del requerimiento 51 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023* • *Numeral 3 del requerimiento 61 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
Se verifica el contenido de las comunicaciones con radicados ANLA 20256201197132 y 20256201200752 del 30 de septiembre de 2025 y 20256201399102 del 11 de noviembre de 2025, evidenciando que el titular no remite respuesta. *(Ver imágenes de la página 720 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *Teniendo en cuenta lo anterior, se reitera lo solicitado en el requerimiento 110 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.*		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
REQUERIMIENTOS PRODUCTO DE SEGUIMIENTO: *Requerir a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL- para que en un plazo no mayor a tres (3) meses contados a partir de la firmeza de esta Acta, presente las evidencias documentales del cumplimiento y/o ejecución de las siguientes obligaciones ambientales* ***Requerimiento 175****: Presentar el reporte de internalización correspondiente a los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024 para los impactos: alteración de las características fisicoquímicas del agua superficial y subterránea, Alteración de la calidad del aire por gases contaminantes (CO2, CO, SOx, NOx) y Alteración de la calidad del aire por material particulado (PM10 y PM2.5), teniendo en cuenta:*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 AGOSTO DE 2025		
1. Indicador *2. Valor del indicador en línea base.* *3. Cuantificación del cambio ambiental.* *4. Medida de manejo seleccionada.* *5. Indicador de efectividad* *6. Resultado esperado del indicador con la medida.* *7. Costos de transacción, operación y de personal.* *8. Valor total de la medida de manejo.* *9. Porcentaje de cumplimiento del resultado.* *En caso de no lograr demostrar la efectividad del proceso de internalización para los impactos mencionados, deberán ser sometidos a valoración económica e incluidos en el flujo económico del proyecto.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 1 del artículo décimo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.*		
Análisis del cumplimiento		
El análisis de cumplimiento de esta obligación se desarrolla en la sección de Internalización de impactos ambientales del presente seguimiento.		

ANÁLISIS DE CUMPLIMIENTO DE ACTOS ADMINISTRATIVOS

En los siguientes numerales se presenta el estado de cumplimiento de las obligaciones vigentes:

RESOLUCIÓN 534 DEL 16 DE JUNIO DE 1998		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
ARTICULO PRIMERO*. - Autorizar el nuevo modelo dé operación presentado por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL para el aeropuerto internacional El Dorado, una vez entre en operación la segunda pista, a cambio de la propuesta de operación bidireccional que sirvió de fundamento para la expedición de la resolución 1330 del 7 de noviembre de 1.995.* *El procedimiento de despegue autorizado por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL será de estricto cumplimiento por parte de las aeronaves que utilicen cualquier de las pistas del aeropuerto El Dorado.* *En un plazo no mayor a 30 días por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá allegar a este Ministerio el sistema de monitoreo que utilizará para vigilar el cumplimiento de este procedimiento y los mecanismos para su verificación por parte de la autoridad ambiental.* *Entre las 11:00 p. m. y las 06:00 a.m. quedará prohibida la inversión de turbinas para el frenado de todas las aeronaves en su aterrizaje, salvo por razones de seguridad, las cuales deben ser reportadas y justificadas ante este Ministerio, dentro de los cinco (5) días siguientes a su ocurrencia.* *<u>Obligación modificada de forma total por el siguiente acto administrativo:</u>* - *Artículo Primero de la Resolución 745 del 5 de agosto de 1998*		
ARTÍCULO PRIMERO. ***El artículo primero fue modificado por el artículo primero de la Resolución 745 del 5 de agosto de 1998, quedando así:*** *Aceptar las nuevas modelaciones de ruido presentadas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, realizadas con base en el nuevo modelo de operación*	***Temporal***	***NO***

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

RESOLUCIÓN 534 DEL 16 DE JUNIO DE 1998		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
presentado para el Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Santafé de Bogotá D.C., para los escenarios año 1998 sector de Fontibón y área rural del municipio de Funza y año 2003 para el sector de Engativá, donde se señalan las áreas afectadas con niveles de contaminación sonora y por ende sujetas a la implementación de medidas de mitigación *La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá dar estricto cumplimiento a su manual de procedimientos de abatimiento de ruido presentado a este ministerio. cualquier modificación al manual de procedimientos de abatimiento de ruido que realice la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil que implique crecimiento en las curvas de iso ruido deber ser presentada a este ministerio, con los sustentos técnicos y ambientales de tal manera que no se contribuya a elevar los niveles de contaminación sonora*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21, se revisó la información correspondiente al modelo de propagación de ruido del Aeropuerto Internacional El Dorado para el periodo evaluado, así como los resultados asociados al comportamiento del indicador LDN y la delimitación de las curvas de ruido en la medida 6 – medidas de simulación y cálculo de contornos de ruido ficha PSM-01 programa de control de emisiones – manejo y control de ruido. *Al respecto, es preciso señalar que la obligación contenida en el artículo primero de la Resolución 745 del 5 de agosto de 1998 corresponde a un contexto técnico y normativo asociado a modelaciones específicas para los escenarios de los años 1998 y 2003, las cuales fueron desarrolladas bajo condiciones operativas, metodológicas y regulatorias que han sido posteriormente modificadas de manera sustancial.* *En efecto, con la expedición de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, así como sus actos modificatorios y complementarios, se estableció un marco normativo actualizado para la gestión del ruido aeronáutico, el cual incorpora nuevas metodologías de modelación, esquemas de seguimiento y medidas de manejo ambiental, particularmente a través de la Ficha PSM-01 "Manejo y Control de Ruido" y sus respectivas medidas de seguimiento y monitoreo, lo que implica la sustitución técnica y operativa de las modelaciones aceptadas en el acto administrativo de 1998.* *No obstante, esta Autoridad evidencia que el titular cuenta con un "Manual de Abatimiento de Ruido – versión 2020", en el cual se establecen procedimientos y restricciones orientados a mitigar el impacto del ruido aeronáutico, sustentado en estándares nacionales e internacionales, tales como el Anexo 16 de la OACI, y enfocado en la gestión del impacto sobre la población ubicada dentro del área de influencia definida a partir de la curva de 65 dB LDN. Sin embargo, a la fecha del presente seguimiento, no se evidencia la notificación ni la implementación de actualizaciones al manual de abatimiento, pese a las variaciones observadas en el comportamiento de las curvas de ruido.* *En este contexto, del análisis de la información allegada para el periodo evaluado, como se analiza en la medida 6 de la Ficha PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido, se evidencia que el titular continúa realizando ejercicios de modelación acústica; sin embargo, los resultados muestran un comportamiento de crecimiento en la curva asociada al indicador LDN 65 dB(A), lo cual implica un aumento en el área potencialmente afectada por ruido.* *Frente a este comportamiento, no se evidencia la presentación de actualizaciones al manual de abatimiento de ruido que respondan a las condiciones operativas actuales ni al comportamiento observado de las curvas de isoruido, ni la incorporación de ajustes metodológicos u operacionales orientados a controlar la expansión de la huella acústica.* *Adicionalmente, no se identifica en la información allegada un análisis técnico que articule el comportamiento de las curvas de ruido con la aplicación efectiva de los procedimientos de abatimiento, ni la adopción de medidas de gestión orientadas a contener o revertir el crecimiento observado de la huella acústica. Esta situación resulta especialmente relevante, en tanto el incremento de las curvas de isoruido implica una mayor exposición de la población a niveles de presión sonora, lo cual exige la implementación de acciones correctivas concretas y verificables por parte del titular.*		

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

RESOLUCIÓN 534 DEL 16 DE JUNIO DE 1998		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
En este sentido, no se evidencia la formulación ni implementación de un plan de acción específico orientado al control del crecimiento de las curvas de ruido, ni la actualización de los instrumentos de gestión existentes en función de las condiciones reales de operación, lo cual limita la capacidad de respuesta frente al incremento del impacto sonoro y evidencia debilidades en la gestión ambiental del componente ruido. *En consecuencia, si bien la obligación en su formulación original ha sido superada por el marco normativo vigente, en tanto las modelaciones de ruido han sido sustituidas por esquemas técnicos actualizados, el análisis evidencia que no se está garantizando el control del crecimiento de las curvas de ruido ni la actualización de los instrumentos de gestión en función de las condiciones reales de operación, lo cual limita la verificación del cumplimiento del objetivo ambiental asociado al manejo del ruido aeronáutico.* *En este contexto, la obligación contenida en el artículo primero de la Resolución 745 del 5 de agosto de 1998se entiende no aplicable en su formulación original para el periodo evaluado, en razón a su sustitución por el marco normativo vigente; no obstante, se evidencia que los instrumentos actuales de gestión del ruido, particularmente el manual de abatimiento, no han sido actualizados ni ajustados frente al comportamiento reciente de las curvas de ruido, lo cual afecta la efectividad del control del impacto sonoro y no permite verificar su adecuado manejo en los términos exigidos por la normativa ambiental vigente.*		

(…)

Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
ARTÍCULO OCTAVO: *La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL deberá dar cumplimiento a los siguientes requerimientos y obligaciones adicionales y presentar los correspondientes soportes y registros dentro del próximo Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA:*		
2. Implementar en el término máximo de seis meses, contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo las siguientes acciones, con miras a evaluar el impacto del ruido aeronáutico causado por la operación del aeropuerto Internacional El Dorado, sobre las actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza: *a. Caracterización del AID, en cuanto a las actividades de ganadería.* *b. Estudio de la posible influencia del ruido aeronáutico de la nueva condición de operación, sobre la productividad de la actividad ganadera. Este estudio deberá ser desarrollado por una entidad reconocida a nivel nacional, que sea independiente tanto del aeropuerto como de la comunidad del área de influencia.* *c. De encontrar correlaciones estadísticamente significativas entre la intensidad del ruido aeronáutico generado por la nueva condición de operación del Aeropuerto Internacional el Dorado, y una reducción en la productividad ganadera, se deberán plantear medidas para manejar / mitigar los impactos asociados a la operación.* *<u>Obligación modificada por el siguiente acto administrativo:</u>* - *Artículo Segundo de la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015.*		
Numeral 2 del Artículo Octavo. ***El numeral 2 fue repuesto por el Numeral 2 del Artículo Segundo de la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, quedando así:*** *2. Se requiere implementar las siguientes acciones, con miras a evaluar el impacto del ruido aeronáutico causado por la operación del aeropuerto Intencional El Dorado, sobre las actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza:* *a. Caracterización del AID, en cuanto a las actividades de ganadería.*	***Temporal***	***NO***

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

Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
b. Estudio de la posible influencia del ruido aeronáutico de la nueva condición de operación, sobre la productividad de la actividad ganadera. Este estudio deberá ser desarrollado por una entidad reconocida a nivel nacional, que sea independiente tanto del aeropuerto como de la comunidad del área de influencia. *c. De encontrar correlaciones estadísticamente significativas entre la intensidad del ruido aeronáutico generado por la nueva condición de operación, y una reducción en la productividad ganadera, se deberán plantear medidas para manejar / mitigar los impactos asociados a la operación.* *d. La implementación (inicio de toma de datos) de este programa de estudio monitoreo deberá iniciarse a más tardar ocho (8) meses después de la ejecutoria del acto administrativo que acoja este concepto técnico, y los avances de su implementación deberán ser reportados en los informes de Cumplimiento Ambiental.* *e. Seis meses después de la implementación de los estudios, se deberá presentar un primer documento de resultados sobre las correlaciones encontradas, junto con conclusiones preliminares sobre la pertinencia de diseñar e implementar medidas de manejo adicionales a las ya implementadas.*		
Análisis del cumplimiento		
Ver consideraciones de incumplimiento en el requerimiento 74 del acta 509 del 12 de agosto de 2025		
4. A partir de los resultados obtenidos mediante la red de monitoreo de ruido, se debe identificar y caracterizar las unidades territoriales adicionales en los casos en que la curva tienda a incrementarse.	***Permanente***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21, se evidencia que AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *Ahora bien, en relación con la obligación de identificar y caracterizar unidades territoriales adicionales cuando se evidencien incrementos en las curvas de ruido, se procedió a revisar la información técnica remitida por el titular, incluyendo el modelo de propagación sonora correspondiente al escenario 2024, allegado mediante radicado ANLA 20256201140342 del 18 de septiembre de 2025.* *De dicha revisión, se evidencia que el modelo acústico incorpora la comparación de la curva de 65 dBA entre diferentes periodos, así como la estimación de población expuesta y la identificación de conflictos por uso del suelo. No obstante, más allá de la presentación de estos resultados, se observa que existe un incremento en la extensión de la curva de 65 dBA y, en consecuencia, en la población potencialmente expuesta a niveles de ruido por encima del umbral de referencia, lo cual constituye un resultado ambientalmente relevante.* *En este contexto, es importante precisar que la modelación y el cálculo de contornos de ruido corresponden a lo establecido en la Medida 6 de la ficha PSM-01; sin embargo, la presente obligación no se limita a la generación de dichos resultados, sino que exige un análisis posterior orientado a la gestión del impacto, específicamente la identificación y caracterización de nuevas unidades territoriales afectadas derivadas de dichos incrementos.* *Sin embargo, no se evidencia que AEROCIVIL haya desarrollado un análisis técnico específico que articule los resultados del modelo con esta obligación. En particular, no se identifican:* - *Delimitación explícita de nuevas áreas incorporadas dentro de la curva de 65 dBA.* - *Identificación diferenciada de unidades territoriales adicionales afectadas.*		

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

Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
- *Caracterización de dichas unidades en términos de uso del suelo, población expuesta o presencia de receptores sensibles.* - *Evaluación de las implicaciones del incremento de la curva en el manejo ambiental del proyecto.* *Esta omisión resulta especialmente relevante, en tanto el incremento de la curva de ruido no es un resultado neutro, sino que implica una ampliación del área de influencia acústica del proyecto y un aumento potencial en la afectación a la población, lo cual activa directamente la obligación de evaluación territorial y gestión del impacto.* *En este sentido, la información presentada evidencia el fenómeno (incremento de la curva y población expuesta), pero no desarrolla el análisis exigido por la medida, limitándose a la presentación de resultados sin su debida interpretación en términos de afectación territorial.* *Adicionalmente, la ausencia del Formato ICA 3A impide verificar la trazabilidad de esta obligación y su estado de cumplimiento dentro del ICA 21, reforzando la imposibilidad de realizar una evaluación integral.* *En consecuencia, la información allegada no permite verificar el cumplimiento de la obligación, en tanto no se evidencia el desarrollo del análisis requerido frente al incremento de las curvas de ruido ni la identificación y caracterización de las unidades territoriales adicionales afectadas.* *Por lo anterior, se concluye que AEROCIVIL NO CUMPLE con lo establecido en la medida.*		
***ARTICULO NOVENO**: La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, en adelante deberá presentar a esta Autoridad Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA), cada seis (6) meses, en medio magnético, durante la fase de operación del Proyecto (durante el primer año), aplicando los Formatos de los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA) - ANEXO AP-2, del "Manual de Seguimiento Ambiental de Proyectos" - MMA - SECAB, 2002. En desarrollo de los mismos, se deberá dar aplicación a lo establecido en Resolución 0188 de 2013 del Ministerio de Ambiente, en la cual se exige que en los informes de seguimiento ICA se presente información acorde al modelo de almacenamiento geográfico (geodatabase).*	***Permanente***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
Para el presente periodo de seguimiento, AEROCIVIL presentó el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA 21 - correspondiente al periodo del 1 de enero al 30 de junio de 2025- mediante los comunicados con radicados ANLA 20256201197132 y 20256201200752 de 30 de septiembre de 2025. En tal sentido, dentro del informe se incluye: *1. Documento principal.* *2. Formatos ICA.* *3. Anexos* *4. GDB.* *De Acuerdo con la información incluida en los formatos ICA, se evidencia que el Formato ICA 3A, No fue incluido dentro de la información radicada (…)* *Para el presente periodo de seguimiento, AEROCIVIL presentó el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA 21 - correspondiente al periodo del 1 de enero al 30 de junio de 2025- mediante los comunicados con radicados ANLA 20256201197132 y 20256201200752 de 30 de septiembre de 2025. En tal sentido, dentro del informe se incluye:* *1. Documento principal.* *2. Formatos ICA.* *3. Anexos* *4. GDB.*		

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

Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
De Acuerdo con la información incluida en los formatos ICA, se evidencia que el Formato ICA 3A, No fue incluido dentro de la información radicada (…) *En consecuencia, se efectuará el respectivo requerimiento*		

(…)

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
ARTÍCULO PRIMERO. *Modificar el numeral 3.2 del Artículo Tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, modificado a su vez por el Artículo Cuarto de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, por el Artículo Segundo de la Resolución 745 del 5 de agosto de 2008, por el Artículo Primero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, y aclarado por el Artículo Primero de la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, de la siguiente manera:* *Autorizar las medidas de manejo ambiental propuestas por la 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", y en atención a las consideraciones señaladas en la parte motiva del presente acto administrativo, bajo las siguientes condiciones y fases de implementación:* *Obligación modificada por el siguiente acto administrativo:* - *Artículo Segundo de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022.* *(las obligaciones modificadas se destacan de forma particular en cada casilla según corresponde).*		
Fase II: *Una vez se dé cumplimiento a satisfacción de los requerimientos y obligaciones establecidas en la Fase I, la Aerocivil podrá entrar en una segunda Fase Operativa, en la que se autoriza la implementación de medidas ambientales para el manejo de los impactos generados en las franjas horarias de 05:00 a 05:59 por la pista norte y de 22:00 a 22:59 por la pista sur que se indican a continuación:* *(Ver tabla "Medidas de Manejo Ambiental para Fase II" de la página 783 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* ***A continuación, se mencionan las condiciones de Fase II según la modificación establecida mediante el Artículo Segundo de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022:*** ***Fase II:*** *Una vez se dé cumplimiento a satisfacción de los requerimientos y obligaciones establecidas en la Fase I, la Aerocivil podrá entrar en una segunda Fase Operativa, en la que se autoriza la implementación de medidas ambientales para el manejo de los impactos generados en las franjas horarias de 05:00 am a 06:59 am por las dos pistas como se indica a continuación:* *(Ver tabla "Medidas de Manejo Ambiental para Fase II" de la página 783 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)*		
Análisis de cumplimiento		
A partir de la información suministrada por AEROCIVIL y del análisis de los registros de ruido aeronáutico asociados a las estaciones EMRI del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA), esta Autoridad procedió		

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

*a evaluar el comportamiento de las operaciones aéreas para el **periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 31 de enero de 2026**, en el marco del cumplimiento de las restricciones operacionales establecidas en la configuración operacional vigente.*

Este proceso se fundamenta en la revisión de eventos acústicos correlacionados con operaciones aéreas, considerando variables como hora del evento, tipo de aeronave, dirección de operación (arribo/despegue) y cabecera de pista utilizada.

Es importante precisar que la información analizada corresponde a registros generados por el CMAA, respecto de los cuales no es posible verificar la completitud de datos, situación que ha sido evidenciada previamente por esta Autoridad. En este sentido, los resultados deben interpretarse con base en la información disponible, sin que sea posible asegurar que representan la totalidad de las operaciones ejecutadas durante el periodo evaluado.

- ***Franja horaria de 00:00 a 04:59 horas. PISTA NORTE Localidad de Engativá y PISTA SUR Localidad de Fontibón***

Las operaciones de decolaje se realizan en 100% sentido Oriente–Occidente, sin sobrevolar la ciudad. Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección Occidente – Oriente.

Para el presente análisis se seleccionaron las estaciones EMRI_02 y EMRI_03 de la red de monitoreo del CMAA, en consideración a que ambas se encuentran categorizadas, según los criterios de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), como estaciones de sobrevuelo/aproximación, condición que las hace particularmente representativas para el análisis del ruido aeronáutico generado por las operaciones del Aeropuerto Internacional El Dorado.

La estación EMRI_02 se encuentra localizada en zona residencial de la localidad de Engativá, al oriente del complejo aeroportuario, sobre la trayectoria asociada a las operaciones de despegue por las cabeceras 14L y 14R (despegues en sentido Occidente–Oriente, con sobrevuelo de la ciudad). Por su parte, la estación EMRI_03 se encuentra localizada en zona residencial de la localidad de Fontibón, al suroriente del complejo aeroportuario, sobre la trayectoria asociada principalmente a las operaciones de despegue por la cabecera 14R. Ambas estaciones cuentan con sensor meteorológico integrado.

En razón de su localización sobre dichas trayectorias, las estaciones EMRI_02 y EMRI_03 permiten captar de manera directa los eventos de sobrevuelo de aeronaves que despegan por las cabeceras 14L y 14R, lo cual las constituye como puntos de control idóneos para verificar el cumplimiento de las restricciones operacionales aplicables en la franja horaria comprendida entre las 00:00 y las 04:59 horas, durante la cual, conforme a la configuración operacional vigente, los despegues deben realizarse en sentido Oriente–Occidente (cabeceras 32L y 32R) y los aterrizajes en sentido Occidente–Oriente, evitando en todo caso el sobrevuelo de la ciudad.

Bajo este criterio, el análisis de los registros del CMAA evidencia un volumen significativo de operaciones de despegue captadas por las estaciones EMRI_02 y EMRI_03 en la franja horaria de restricción, superior al identificado en periodos previamente evaluados, con una distribución recurrente a lo largo del periodo analizado y mayor concentración en los meses de octubre y diciembre de 2025 y enero de 2026, conforme se relaciona en la tabla "Cantidad de operaciones aéreas registradas por estación - EMRI_02 y EMRI_03 entre 00:00 a 04:59" de la página 785 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.

De acuerdo con la configuración operacional vigente, en la franja horaria comprendida entre las 00:00 y las 04:59 horas, los despegues deben realizarse en sentido Oriente–Occidente y los aterrizajes en sentido Occidente–Oriente, evitando en todo caso el sobrevuelo de la ciudad.

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Adicionalmente, se identifican soportes documentales que dan cuenta del reporte de algunas de estas operaciones ante esta Autoridad Ambiental, sin embargo, al contrastar dicha información con los registros analizados, se evidencia que no la totalidad de los eventos fue notificada. *(Ver tabla "Eventos de aproximación frustrada registradas por estación - EMRI_02 y EMRI_03 entre 00:00 a 04:59" de las páginas 785 y 786 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *En este contexto, se identifican eventos asociados a aproximaciones frustradas, los cuales evidencian la ocurrencia de operaciones en la franja restringida bajo condiciones operacionales particulares. Si bien este tipo de eventos puede estar asociado a condiciones de seguridad operacional o factores meteorológicos, no se cuenta en todos los casos con soporte técnico verificable ni con evidencia de su reporte dentro del término establecido.* *Esta situación resulta particularmente relevante, en tanto, conforme a la normativa vigente, toda operación que se aparte de las condiciones autorizadas debe ser reportada dentro de los cinco (5) días siguientes a su ocurrencia, lo cual no se verifica de manera integral para el periodo evaluado.* *En consecuencia, se evidencia la ocurrencia de operaciones en una franja horaria sujeta a restricciones operacionales sin que se garantice su trazabilidad completa ni su reporte oportuno, por lo cual no se verifica el cumplimiento de la restricción para esta franja horaria.* - ***Franja horaria 05:00 – 06:59 (Restricción por cuota de ruido QC ≥ 4). PISTA NORTE Localidad de Engativá y PISTA SUR Localidad de Fontibón*** *Operaciones en cualquier dirección. Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4* *En la franja horaria comprendida entre las 05:00 y las 06:59 horas, se permiten operaciones en cualquier dirección; no obstante, se establecen restricciones para la operación de aeronaves con cuota de ruido QC ≥ 4.* *A partir de la información analizada, se evidencia que las aeronaves identificadas, correspondientes a modelos B744 y B722, son equipos con alta cuota de ruido (QC ≥ 4), por lo cual su operación en esta franja constituye un evento que debe ser evaluado frente a la restricción establecida.* *A partir de la información analizada, se identificaron los eventos que se relacionan en la tabla "Operaciones aéreas entre 05:00 a 06:59 de aeronaves con QC ≥ 4" de la página 787 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026* *No obstante, la información disponible no permite verificar la existencia de justificación técnica, la evaluación de trayectorias ni el reporte de estos eventos ante esta Autoridad.* *En consecuencia, no se verifica el cumplimiento pleno de la medida de manejo ambiental para esta franja horaria.* - ***Franja 22:00 – 23:59*** *(Pista Sur — cabeceras 14R/32L, localidad de Fontibón). Durante esta franja horaria se restringe la operación por la cabecera 32L (extremo oriente de la pista sur, costado Bogotá), por lo cual no se permite ninguna operación de despegue ni de aterrizaje que implique sobrevuelo de la ciudad. Únicamente se permiten aterrizajes en sentido Occidente–Oriente, ingresando por la cabecera 14R (Municipio de Funza), de manera que la aproximación se realice por el costado occidental del aeropuerto sin sobrevolar el área urbana de Bogotá.*		

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
En la franja horaria comprendida entre las 22:00 y las 23:59 horas, únicamente se permiten operaciones de aterrizaje en sentido Occidente–Oriente, evitando el sobrevuelo de la ciudad. *No obstante, se evidencia la ocurrencia de despegues (DEP) en pista sur, lo cual es contrario a las condiciones establecidas en la configuración operacional vigente. Así mismo, se identifican operaciones en las cuales no fue posible establecer la pista utilizada, lo que impide verificar su conformidad con las restricciones aplicables.* *(Ver tabla “Operaciones aéreas entre 22:00 a las 23:59 en pista sur” de la página 787 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).* *(Ver tabla “Operaciones aéreas entre 22:00 a las 23:59 sin identificar pista” de la página 787 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *Adicionalmente, se identifican múltiples eventos asociados a aproximaciones frustradas, algunos de los cuales han sido reportados por la AEROCIVIL en la información allegada en las comunicaciones remitidas a esta Autoridad Nacional, en donde se presentan justificaciones relacionadas con condiciones de seguridad operacional y factores meteorológicos.* *(Ver tabla “Eventos de aproximación frustrada registradas entre 22:00 a las 23:59” de la página 788 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *En consecuencia, se evidencia la ocurrencia de operaciones que no se ajustan a las condiciones autorizadas, sin que se cuente con trazabilidad suficiente para validar su cumplimiento.* *<u>Por lo anterior, no se verifica el cumplimiento de la medida de manejo ambiental para esta franja horaria.</u>* *Finalmente, del análisis consolidado se identificaron 245 eventos de aproximación en condiciones restringidas, de los cuales únicamente 47 fueron reportados oficialmente, evidenciando un nivel de reporte cercano al 19%.* *Así mismo, se identificaron (197) eventos no reportados y diferencias entre los registros del CMAA (Archivos Evenlist) y en las comunicaciones remitidas a esta Autoridad Nacional, lo cual evidencia inconsistencias en los criterios de identificación y posibles omisiones en el reporte.* *(Ver tabla “Eventos no reportados” de las páginas 788 a 792 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *(Ver tabla de las páginas 792 a 799 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *Con base en el análisis realizado para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 31 de enero de 2026, se concluye que se presentan operaciones aéreas en franjas horarias sujetas a restricciones operacionales, particularmente entre las 00:00–04:59, 05:00–06:59 y 22:00–23:59 horas.* *En dichas franjas se evidencian operaciones que no se ajustan a las condiciones establecidas en la configuración operacional vigente, incluyendo la ocurrencia de despegues en horarios restringidos, operaciones de aeronaves con alta cuota de ruido (QC ≥ 4) y eventos en los cuales no fue posible verificar la pista utilizada.* *Si bien la AEROCIVIL ha remitido información asociada a la justificación de algunos eventos, principalmente relacionados con condiciones de seguridad operacional y factores meteorológicos, no es posible verificar que la totalidad de las operaciones identificadas cuente con soporte técnico suficiente ni con su correspondiente reporte ante esta Autoridad dentro del término establecido.*		

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Adicionalmente, se evidencian inconsistencias entre los eventos detectados por el sistema de monitoreo y aquellos reportados oficialmente, identificándose un bajo nivel de reporte frente al total de eventos ocurridos, lo cual limita la trazabilidad, completitud y confiabilidad de la información. *En este contexto, no se cuenta con elementos suficientes que permitan verificar el cumplimiento de las medidas de manejo ambiental asociadas a la configuración operacional vigente, evidenciándose incumplimientos en las franjas horarias evaluadas.*		
Fase III: *Una vez se dé cumplimiento a satisfacción de los requerimientos y obligaciones establecidas en la Fase II, la Aerocivil podrá entrar en una segunda y última Fase Operativa, en la que se autorizan la implementación de medidas de manejo ambiental para el manejo de los impactos generados en las franjas horarias de 05:00 a 05:59 por las dos pistas y de 22:00 a 23:59 por la pista sur:* *(Ver tabla “Medidas de Manejo Ambiental para Fase III” de las páginas 801 y 802 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* ***A continuación, se menciona las condiciones de Fase III según la modificación establecida mediante el Artículo Segundo de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022:*** *Fase III:* *Una vez se dé cumplimiento a satisfacción de los requerimientos y obligaciones establecidas en la Fase II, la Aerocivil podrá entrar en una segunda y última Fase Operativa, en la que se autorizan la implementación de medidas de manejo ambiental para el manejo de los impactos generados en las franjas horarias de 05:00 a 06:59 por las dos pistas y de 21:00 a 23:59 por las dos pistas:* *(Ver tabla “Medidas de Manejo Ambiental para Fase III” de la página 802 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)*		
PARÁGRAFO PRIMERO. *Las medidas de manejo ambiental aprobadas en el presente artículo no aplicarán para las aeronaves de todo tipo que tengan que utilizar dicho terminal como aeropuerto alterno por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad durante el período en que permanezcan dichas razones y que afecten la seguridad del vuelo, y las aeronaves que operen en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia, y vuelos especiales del Ministerio de Defensa. Sin perjuicio de lo anterior, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá reportar ante la ANLA dentro de las 24 horas siguientes después de sucedido el evento.*	***Permanente***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A “Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto”, el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *El parágrafo primero establece la obligación de reportar ante la ANLA, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la ocurrencia del evento, las operaciones asociadas a aeronaves en condición de alterno, por razones meteorológicas, técnicas o de seguridad del vuelo, así como misiones de emergencia o vuelos especiales del Ministerio de Defensa.* *A partir de la información presentada, se evidencia que el titular allega oficios mediante los cuales informa eventos operacionales, principalmente aproximaciones frustradas y sobrevuelos en condiciones de restricción.*		

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
(Ver tabla "Relación de oficios radicados ante la ANLA asociados a eventos de aproximaciones frustradas" de las páginas 803 y 804 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026) *No obstante, desde el punto de vista técnico de la obligación, se identifican las siguientes limitaciones.:* *En primer lugar, el titular no identifica ni clasifica de manera expresa eventos que correspondan a las causales específicas del parágrafo primero, esto es, operaciones en condición de aeropuerto alterno por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad del vuelo, así como aeronaves en misiones de ayuda médica, atención de desastres, otras situaciones de emergencia o vuelos especiales del Ministerio de Defensa. En este sentido, no se evidencian reportes asociados a este tipo de condiciones en los términos exigidos por la obligación, ni información que permita establecer que los eventos allegados correspondan a dichas causales.* *Si bien se allegan algunos oficios en los cuales se reportan eventos operacionales, estos no permiten establecer que correspondan a las causales excepcionales definidas en el parágrafo, ni incluyen el soporte técnico necesario para su verificación. Así mismo, no se evidencia que dichos eventos hayan sido reportados dentro del término de veinticuatro (24) horas establecido en la obligación.* *Adicionalmente, el titular no informa de manera expresa la no ocurrencia de este tipo de eventos durante el periodo evaluado, lo cual impide a esta Autoridad verificar el cumplimiento de la obligación bajo cualquiera de los escenarios posibles.* *En este sentido, la ausencia de información verificable se constituye en un incumplimiento de la obligación, en tanto no se cuenta con soportes que permitan establecer que los eventos reportados corresponden a las causales permitidas por el parágrafo ni que su reporte se haya realizado en los términos exigidos.*		
PARÁGRAFO SEGUNDO. *La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil – AEROCIVIL deberá informar sobre las operaciones realizadas diferentes a las autorizadas en el presente Acto Administrativo que por razones meteorológicas y de seguridad fueron efectuadas en un plazo no mayor de 5 días de efectuada la acción.*	***Permanente***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *A partir de la información presentada y relacionada en los antecedentes, se evidencia que el titular allega oficios mediante los cuales reporta eventos operacionales, principalmente aproximaciones frustradas, sobrevuelos y operaciones en franjas horarias restringidas, los cuales corresponden, en su mayoría, a situaciones de operación bajo condiciones no ordinarias en los términos de la obligación.* *No obstante, desde el punto de vista técnico del cumplimiento, se identifican las siguientes limitaciones:* *En primer lugar, el titular no presenta la información de manera consolidada dentro del ICA, ni incorpora variables que permitan establecer de forma directa la diferencia entre la fecha y hora de ocurrencia de los eventos y su reporte ante la ANLA, por lo que no es posible verificar de manera sistemática el cumplimiento del plazo de cinco (5) días. La información se encuentra dispersa en oficios individuales, sin un ejercicio de validación consolidada.* *En segundo lugar, del análisis de los soportes disponibles se evidencian comportamientos no homogéneos en la oportunidad del reporte, identificándose eventos informados dentro del plazo establecido, así como otros cuya radicación supera dicho término, incluso con diferencias de varios días o semanas, lo cual evidencia reportes extemporáneos. De manera complementaria, del análisis de la información presentada se identificó*		

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
que aproximadamente el 23% de los eventos reportados fueron informados por fuera del plazo de cinco (5) días, lo cual confirma la existencia de incumplimientos en la oportunidad del reporte. *En tercer lugar, a partir del cruce de información realizado en el proceso de evaluación, como se evidencia en el análisis del presente artículo, se identificaron 245 eventos en condiciones operacionales restringidas, frente a los cuales únicamente 47 eventos cuentan con reporte oficial, lo que corresponde a un nivel de reporte aproximado del 19%. Este resultado evidencia un subregistro significativo, en tanto no se garantiza que la totalidad de los eventos sujetos a la obligación haya sido informada a la Autoridad.* *En cuarto lugar, si bien el titular presenta comunicaciones en las cuales se incluyen análisis asociados a las condiciones meteorológicas y operacionales de algunos eventos, desde el alcance de la presente evaluación no se evidencia que dicha información permita verificar de manera objetiva que las operaciones reportadas correspondan efectivamente a eventos realizados por razones meteorológicas o de seguridad, en los términos exigidos por el parágrafo segundo.* *En particular, los documentos allegados contienen análisis descriptivos y consideraciones generales sobre posibles causas de los eventos, sin que se incorporen soportes técnicos verificables que permitan establecer de manera clara la relación entre el evento reportado y las causales previstas en la obligación. En este sentido, la información presentada no resulta suficiente para justificar que las operaciones informadas se enmarcan en las excepciones permitidas por el Acto Administrativo.* *Adicionalmente, se identifican inconsistencias entre las diferentes fuentes de información, evidenciándose eventos que no guardan correspondencia con los registros operacionales remitidos diariamente, lo cual afecta la integridad, consistencia y confiabilidad del reporte presentado.* *En este sentido, la información allegada no permite verificar que la totalidad de los eventos sujetos a la obligación haya sido reportada, ni que los eventos informados cumplan el plazo establecido, ni que exista correspondencia entre las diferentes fuentes de información.* *En consecuencia, si bien el titular presenta reportes individuales de algunos eventos, la información allegada no constituye un soporte verificable, íntegro ni trazable del cumplimiento del parágrafo segundo, en la medida en que no permite identificar el universo de eventos sujetos a reporte ni establecer de manera objetiva su oportunidad.* *En este contexto, se evidencian deficiencias en la oportunidad, integridad y consistencia del reporte, así como subregistro de eventos sujetos a la obligación, lo cual impide verificar de manera integral el cumplimiento del parágrafo segundo.*		
***ARTÍCULO SEGUNDO**. Modificar el numeral 3.5 del Artículo Tercero de la Resolución 1330 de 1995, modificado parcialmente por el literal a del Artículo Primero de la Resolución 1389 de 1995, modificado parcialmente por el literal b del Artículo Primero de la Resolución 392 de 1996, modificado por el Artículo Décimo Cuarto de la Resolución 534 de 1998 y modificado por el Artículo Octavo de la Resolución 745 de 1998, de la siguiente manera:* *Autorizar desde el punto de vista ambiental, el manejo de los impactos de la **operación del recinto de prueba de motores** solicitada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, bajo las siguientes condiciones y fases de implementación:* *Fase I:*		

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
1. Consiste en una primera Fase de Prealistamiento, la cual inicia con la expedición del presente acto administrativo, en la que la Aerocivil deberá organizar información que se requiere a continuación, la cual se debe presentar para aprobación y autorización de inicio de la fase II:		
Obligaciones:		
Fase II *2. Consiste en la operación del recinto de prueba de motores solicitada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil, entre las 05:00 y las 23:59.* *Obligaciones:* *2.1. Deberá presentar para aprobación y como prerrequisito para el inicio de la fase III el cumplimiento de las siguientes actividades:* *2.1.1. Presentación del Modelo acústico refinado de la operación del recinto de prueba de motores donde se represente un escenario critico de operación técnicamente soportado en relación con las diferentes actividades que allí se realizan, indicando claramente los criterios de caracterización del tipo de emisión simulada en relación con la flota aérea que hace uso de dicho sitio, y especificando la eficiencia acústica de su infraestructura por tercio de octava, cuyo resultado deberá ser tenido en cuenta dentro de los diseños de las barreras acústicas.* *2.1.2. Construcción de las barreras acústicas laterales a las pistas propuestas por la Aerocivil.* *<u>Obligación modificada por el siguiente acto administrativo:</u>* - *<u>Artículo Tercero de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022.</u>*		
2. El numeral 2 del Artículo Segundo fue modificado por el Artículo Tercero de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, quedando así: *Fase II* *2. Consiste en la operación del recinto de prueba de motores solicitada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil, entre las 05:00 y las 23:59.* *Obligaciones:* *2.1. Deberá presentar para aprobación y como prerrequisito para el inicio de la fase III el cumplimiento de las siguientes actividades:* *2.1.1. Presentación de un modelo acústico refinado de la operación del recinto de prueba de motores donde se represente un escenario critico de operación técnicamente soportado en relación con las diferentes actividades que allí se realizan, indicando claramente los criterios de caracterización del tipo de emisión simulada en relación con la flota aérea que hace uso de dicho sitio, y especificando la eficiencia acústica de su infraestructura por tercio de octava.* *2.1.2. Si los resultados del modelo acústico refinado indican que los niveles de ruido producto de las actividades de prueba de motores para un escenario crítico, trascienden los límites del área licenciada o en sumatoria con las demás actividades del proyecto se prevé impactos sinérgicos y acumulativos, estos deberán ser atendidos en el marco del diseño de las barreras acústicas laterales. y se deberá esperar a la construcción de estas.*	***Temporal***	***NO***

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
2.1.3. Si se comprueba que no se presentaran los impactos anteriormente descritos para un escenario de operación crítico, Aerocivil podrá iniciar con la fase III. (…)"		
Análisis del cumplimiento		
Es preciso señalar que, conforme a la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022, expedida por la ANLA, la operación del recinto de prueba de motores bajo condiciones de Fase II fue expresamente autorizada. *En este sentido, se evidencia que la AEROCIVIL cuenta con el acto administrativo correspondiente que habilita dicha operación, en los términos establecidos por la Autoridad Ambiental.* *Por lo anterior, para el periodo de seguimiento objeto de evaluación, se considera que el titular cumple con lo exigido en relación con la Fase II.* *Ahora bien, de acuerdo con la revisión documental de la información aportada mediante comunicación con radicado ANLA 20256201264962 del 14 de octubre de 2025, esta Autoridad Nacional considera relevante que la metodología de modelación del recinto de prueba de motores incorpore un mayor nivel de detalle en relación con los factores de incertidumbre asociados tanto al ejercicio de modelación como a las mediciones de ruido descritas en el documento "Metodología para la modelación de propagación de ruido generado por uso 24 horas del recinto de prueba de motores del aeropuerto", toda vez que estos representan una alta sensibilidad sobre los resultados del modelo y sobre la definición de la cobertura de las curvas de ruido para los diferentes usos del suelo.* *Lo anterior cobra especial relevancia si se tiene en cuenta que el procedimiento metodológico, mediante el uso de pruebas de motor de diferentes aeronaves, requiere coordinar con los operadores aéreos la disponibilidad de una aeronave en el recinto durante las mediciones, cumplir condiciones meteorológicas específicas (viento ≤ 5 m/s, ausencia de lluvia y temperatura entre 5 y 35 °C), instalar entre 5 y 7 pares de micrófonos y efectuar múltiples registros de medición, con el fin de asegurar que este tipo de ejercicios resulten representativos.* *En ese sentido, dichas condiciones introducen un grado de incertidumbre tanto en la medición como en los datos obtenidos. A su vez, tal como se señala en el documento metodológico allegado mediante comunicación con radicado ANLA 20256201264962 del 14 de octubre de 2025, el modelo de ruido presenta un grado de incertidumbre propio, el cual igualmente deberá ser considerado de manera expresa dentro de la metodología propuesta.* *"(…) Ahora bien, teniendo en cuenta el principio de precaución, la incertidumbre del modelo se usará para la determinación del área de influencia. Así las cosas, el área de influencia final, estará determinada a partir de la isófona de 50 dB(A) menos el valor de la incertidumbre propia del modelo de cálculo (…)"* *Sin embargo, en dicho documento no se presenta una relación puntual del grado de incertidumbre a considerar, tanto para el modelo como para la medición; por tanto, se considera relevante que esta información sea incorporada en el documento metodológico de manera clara, expresa y verificable.*		
ARTÍCULO TERCERO. *Establecer las áreas de influencia para los medios abióticos, bióticos y socioeconómicos del proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado", de conformidad con las consideraciones expuestas en el presente acto administrativo:*		
1. Medio abiótico *(Ver imagen de la página 810 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)*		

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Obligación: *Anualmente, a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, la Aerocivil deberá actualizar la modelación realizada para la curva de ruido para el indicador LDN 65 dBA, de tal forma que se evidencien las eficiencias generadas por la aplicación de la cuota de ruido de carácter ambiental, la implementación del Decreto 2564 de 1999, así como por la aplicación de otras iniciativas tales como la reconversión de flota y la implementación de procedimientos PBN – Reconfiguración del espacio aéreo y Fomento de la utilización de descenso y ascenso continuo, dentro del enfoque equilibrado de ruido.* *<u>Obligación modificada por el siguiente acto administrativo:</u>* *- Artículo Primero de la Resolución 3094 del 27 de diciembre de 2023*		
Numeral 1. ***El numeral 1 del Artículo Tercero fue modificado por el Artículo Primero de la Resolución 3094 del 27 de diciembre de 2023, quedando así:*** *1. Medio abiótico* *Obligación:* *Semestralmente, a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, la Aerocivil deberá actualizar la modelación realizada para la curva de ruido para el indicador LDN 65 dBA, de tal forma que se evidencien las eficiencias generadas por la aplicación de la cuota de ruido de carácter ambiental, la implementación del Decreto 2564 de 1999, así como por la aplicación de otras iniciativas tales como la reconversión de flota y la implementación de procedimientos PBN – Reconfiguración del espacio aéreo y Fomento de la utilización de descenso y ascenso continuo, dentro del enfoque equilibrado de ruido.*	***Permanente***	***NO***
Análisis de cumplimiento		
La presente obligación tiene su origen en el numeral 1 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, mediante la cual se estableció inicialmente la actualización anual de la modelación de la curva de ruido para el indicador LDN 65 dBA. Posteriormente, mediante el artículo primero de la Resolución 3094 del 27 de diciembre de 2023, esta Autoridad modificó la temporalidad de la obligación, imponiendo a la AEROCIVIL el deber de presentar la actualización del modelo de propagación de ruido con periodicidad semestral, con el fin de fortalecer el seguimiento ambiental al comportamiento del contorno acústico del proyecto y a la efectividad de las medidas de manejo adoptadas bajo el enfoque equilibrado de ruido. La actualización semestral del modelo no constituye un trámite formal sino un instrumento técnico esencial para verificar si las medidas de manejo de ruido implementadas por la AEROCIVIL como la cuota de ruido de carácter ambiental, reconversión de flota, procedimientos PBN, entre otras, están generando las eficiencias esperadas en términos de reducción o estabilización del área de influencia acústica del aeropuerto. En consecuencia, la obligación tiene un doble alcance, por una parte, un alcance formal consistente en presentar la modelación actualizada con la periodicidad establecida; y por otra, un alcance sustancial consistente en demostrar, mediante los resultados de la modelación, las eficiencias generadas por la aplicación de las medidas de manejo bajo el enfoque equilibrado de ruido. *Con el propósito de contextualizar el cumplimiento de la presente obligación durante el periodo objeto de seguimiento, resulta pertinente recapitular las modelaciones más recientes presentadas por la AEROCIVIL ante esta Autoridad. La última modelación presentada con anterioridad al presente seguimiento corresponde al modelo de propagación de ruido del año 2023, allegado por la AEROCIVIL mediante los radicados ANLA 20246200671942 del 14 de junio de 2024 y 20246201291952 del 8 de noviembre de 2024, mediante los*		

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
cuales se remitieron los documentos técnicos denominados "20240706_MPR_SKBO_2023_Final.pdf" y "MPR_SKBO_2023_13092024.pdf". Esta modelación fue evaluada por esta Autoridad en el marco del Concepto Técnico No. 6082 del 4 de agosto de 2025, acogido mediante el Acta 509 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 12 de agosto de 2025, en el cual se evaluaron los Informes de Cumplimiento Ambiental ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024). Posteriormente, la AEROCIVIL allegó el modelo de propagación de ruido correspondiente al escenario 2024, mediante radicado ANLA 20256201140342 del 18 de septiembre de 2025, a través del cual se remitieron los Resultados de modelación, escenario 2024 del Aeropuerto Internacional El Dorado (SKBO) de Modelos de Propagación Sonora (MPR), cuyo periodo de modelación corresponde al comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2024. *En el marco del análisis del ICA 21, correspondiente al periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", instrumento fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *Resulta necesario precisar que la presente obligación tiene una periodicidad semestral, conforme a la modificación introducida por el artículo primero de la Resolución 3094 del 27 de diciembre de 2023.* *En consecuencia, durante el periodo de seguimiento correspondiente al ICA 21, la AEROCIVIL debía presentar dos actualizaciones del modelo de propagación de ruido, una en el primer semestre de 2025, correspondiente a la modelación consolidada del año 2024 (primer y segundo semestre), y otra en el segundo semestre de 2025, correspondiente al segundo semestre de 2024 y al primer semestre de 2025.* *Al respecto, se evidencia que la AEROCIVIL allegó información mediante radicado ANLA 20256201140342 del 18 de septiembre de 2025, la cual corresponde a una modelación consolidada del año 2024. Sin embargo, dicha información fue presentada por fuera del periodo en el cual debía realizarse la actualización correspondiente al primer semestre de 2025, lo que evidencia un incumplimiento en la oportunidad del reporte.* *Adicionalmente, no se evidencia la presentación de la actualización correspondiente al segundo semestre de 2025, la cual debía incluir la modelación del segundo semestre de 2024 y el primer semestre de 2025, lo que impide verificar la continuidad y periodicidad en la actualización del modelo en los términos exigidos por la Autoridad Ambiental.* *La información allegada mediante el citado radicado presenta los elementos asociados al desarrollo del modelo acústico, incluyendo la simulación de operaciones aéreas y terrestres, la aplicación de software especializado, la generación de indicadores acústicos, entre ellos el LDN, así como la delimitación del área de influencia. No obstante, la verificación detallada de la suficiencia, consistencia y validez técnica de dichos elementos es objeto de evaluación específica en la Medida 6 relacionada con las Medidas de simulación y cálculo de contornos de ruido de la Ficha PSM-01 "Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido" del presente seguimiento.* *En este contexto, la información allegada no permite verificar el cumplimiento de la obligación en términos de oportunidad, periodicidad y continuidad, en tanto se evidencia la presentación extemporánea de una de las actualizaciones requeridas y la ausencia de la segunda actualización correspondiente al periodo evaluado.* *Frente a los resultados reportados en la modelación allegada, llama la atención de esta Autoridad Nacional que el área de influencia asociada al indicador de ruido LDN 65 dB(A) para el Aeropuerto Internacional El Dorado conserva la tendencia de incremento sostenido en la cobertura de ruido observada en los ICA 19 y 20, al pasar de 36,6 km² reportados en el ICA 20, a 38,8 km² reportados en la modelación allegada para el presente seguimiento, correspondiente al escenario 2024 (1 de enero al 31 de diciembre de 2024). Esta*		

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
variación representa un incremento de aproximadamente 2,2 km² entre periodos consecutivos, en una tendencia expansiva que se mantiene desde el área originalmente licenciada de 30,64 km² establecida por la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021, con un incremento acumulado del orden de 8,2 km² respecto a dicha línea base. Esta condición genera preocupación, en la medida en que evidencia un patrón sostenido de crecimiento del área de influencia por ruido, con variaciones del orden de varios kilómetros cuadrados entre periodos. Asimismo, debe tenerse en cuenta que los valores reportados corresponden al año 2024, lo cual permite inferir que, a la fecha actual (2026), de mantenerse dicha tendencia, el área de influencia podría presentar una variación adicional frente al área originalmente licenciada, situación que reviste especial relevancia ambiental y que, precisamente por ello, justifica la importancia de contar con actualizaciones semestrales oportunas que permitan a esta Autoridad reaccionar de manera anticipada frente a comportamientos expansivos del contorno acústico. *Ahora bien, más allá del cumplimiento formal de la periodicidad, debe analizarse si la modelación allegada cumple con el propósito sustancial de la obligación, consistente en evidenciar las eficiencias generadas por las medidas de manejo de ruido implementadas bajo el enfoque equilibrado. Sobre el particular, los resultados de la modelación allegada no demuestran una mejora en las condiciones de exposición acústica del proyecto. Por el contrario, el análisis del contorno asociado al indicador LDN 65 dBA evidencia un comportamiento expansivo y sostenido del área de influencia acústica frente a periodos anteriores, lo cual indica que no se están generando reducciones en la huella acústica del aeropuerto ni efectos verificables de las medidas de mitigación adoptadas. Asimismo, no se identifica en la documentación allegada un análisis que relacione de manera clara y verificable la incidencia de las medidas implementadas, frente a los resultados obtenidos en la modelación, lo cual impide establecer una relación directa entre la gestión adelantada por la AEROCIVIL y el comportamiento del indicador LDN. En consecuencia, si bien el titular presenta la actualización de la modelación correspondiente al escenario 2024 en términos formales, dicha actualización no permite verificar las eficiencias exigidas por la obligación ni demostrar la efectividad de las medidas implementadas bajo el enfoque equilibrado de ruido.* *A partir del análisis efectuado, esta Autoridad concluye que la AEROCIVIL NO DA CUMPLIMIENTO al numeral 1 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificado por el artículo primero de la Resolución 3094 del 27 de diciembre de 2023, por cuanto se evidencian incumplimientos tanto en la oportunidad y periodicidad de la obligación, como en su alcance técnico.* *En primer lugar, en relación con el cumplimiento formal, durante el periodo objeto de seguimiento el titular debía presentar dos actualizaciones semestrales del modelo de propagación de ruido; no obstante, únicamente allegó una modelación consolidada correspondiente al año 2024 mediante radicado ANLA 20256201140342 del 18 de septiembre de 2025, la cual fue presentada de manera extemporánea y sin que se evidencie la entrega de la actualización correspondiente al primer semestre de 2025, lo que impide verificar la continuidad y oportunidad en el reporte de la información.* *En segundo lugar, en relación con el cumplimiento sustancial de la obligación, los resultados de la modelación evidencian un incremento en el área de influencia acústica asociada al indicador LDN 65 dB(A), sin que el titular presente un análisis técnico que permita establecer la relación entre la implementación de las medidas de manejo ambiental y el comportamiento del indicador, ni demostrar la efectividad de dichas medidas en el marco del enfoque equilibrado de ruido.* *En consecuencia, la información allegada no permite verificar el cumplimiento de la obligación en los términos exigidos, en tanto no se garantiza la actualización oportuna del modelo ni se demuestra la eficacia de las medidas implementadas sobre el comportamiento del contorno acústico.*		
2. Medio Biótico.		

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
(Ver imagen de la página 814 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026) ***3. Área de Influencia Físico - Biótica*** *(Ver imagen de la página 814 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* ***4. Medio Socioeconómico*** *(Ver imagen de la página 815 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *El área de influencia socioeconómica del proyecto está conformada por las siguientes unidades territoriales menores:* *(Ver "Unidades territoriales que conforman el área de influencia socioeconómica" de las páginas 815 a 817 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)*		
Análisis de Cumplimiento		
Con relación a esta obligación, es importante contextualizar que la misma se originó además de otros, con base en las determinaciones y definiciones adoptadas en el Plan de Ordenamiento Territorial – POT vigente para la temporalidad en que fue elaborado el complemento del Estudio de Impacto Ambiental – EIA para trámite de modificación de la licencia ambiental y presentado ante la ANLA mediante comunicación con radicado 2020235100-1-000 del 31 de diciembre de 2020. Así las cosas, se tiene que, el POT vigente para ese momento correspondía al reglamentado por el Decreto 190 del 22 de junio de 2004 y el cual se tuvo en cuenta por parte de esta Autoridad para llevar a cabo el trámite de la modificación de la licencia ambiental. *No obstante, posterior a la autorización otorgada por la ANLA para modificar la licencia ambiental, esto a través de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, la Alcaldía Mayor de Bogotá expidió el Decreto 555 del 29 de diciembre de 2021 "Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá" el cual entró en vigencia a partir del 30 de diciembre de 2021 y cuyos efectos jurídicos fueron suspendidos de forma provisional el 14 de junio de 2022 por el Juzgado Quinto Administrativo Oral del Circuito Judicial de Bogotá y revocada la suspensión posteriormente el 25 de agosto de 2022 por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, actuación que permitió continuara la vigencia y aplicabilidad del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial – POT para la ciudad de Bogotá, denominado "Bogotá Reverdece 2022-2035", actualmente vigente.* *Con el contexto anterior, es importante tener en cuenta que el POT vigente para Bogotá trae consigo una serie de modificaciones al orden del territorio, las cuales deben tenerse en cuenta en el marco del licenciamiento ambiental para el proyecto, dada la dinámica que este conlleva y la importancia de identificar los territorios de acuerdo con el ordenamiento vigentes de estos dentro de las áreas de influencia que fueron establecidas a por la ANLA a través del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, esto con el fin de garantizar que la implementación de medidas para el manejo de impactos asociados a ruido aeronáutico por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado, se lleven a cabo con la cobertura adecuada. De esta manera se identifica que el POT vigente reemplaza el instrumento de planeación conocido como Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) por las denominadas Unidades de Planeamiento Local (UPL), pasando de 112 UPZ que dividían la ciudad para el desarrollo urbano a 33 UPL, según lo establecido en el artículo 9 del Decreto 555 del 29 de diciembre de 2021:* *"(…)* ***Artículo 9. Elementos Locales del Modelo de Ocupación Territorial.** A partir de la escala local se busca ordenar territorios con mejor equivalencia poblacional y correspondencia con los determinantes ambientales, históricas y culturales de su ocupación, al interior de los cuales se garanticen condiciones*		

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

mínimas de proximidad, disponibilidad y diversidad de soportes territoriales, servicios del cuidado y sociales y acceso a empleo, en desplazamientos a través de medios no motorizados o en transporte público con recorridos de entre 15 y 30 minutos, para lo cual el presente Plan define y delimita en el Mapa n.° CG-2.2 "Unidades de Planeamiento Local" Unidades de Planeamiento Local - UPL, así:

(Ver tabla de las páginas 817 y 818 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

(…)"

"(…)

Parágrafo 1. *Para cada UPL, la Secretaría Distrital de Planeación adelantará, dentro de los dos (2) años siguientes a la entrada en vigencia del presente Plan, un proceso de planeación participativa, para caracterizar las estructuras de ordenamiento de cada UPL, precisando y priorizando las actuaciones urbanísticas y proyectos a adelantar, que se enmarquen en los programas y proyectos del POT y sus instrumentos de gestión y financiación, para acordar formas de apropiación y corresponsabilidad, en relación con los entornos de vida local. (…)"*

"(…)

Artículo 10. Delimitación de localidades. *En aplicación del parágrafo transitorio del artículo 6 de la Ley 2116 de 2021, que modificó el artículo 62 del Decreto Ley 1421 de 1993, los límites de las localidades corresponderán con los límites de las Unidades de Planeamiento Local que se identifican en el Mapa N° CG-2.2 "Unidades de Planeamiento Local".*

Parágrafo. *En el caso que se modifiquen los nombres de las localidades, las denominaciones de las UPL a las que se refiere el artículo "Elementos Locales del Modelo de Ocupación Territorial" serán actualizadas mediante Decreto, para su debida articulación.*
(…)"

Ahora bien, en el documento de la Secretaría de Planeación Distrital denominado "ABC del POT Plan de Ordenamiento Territorial Bogotá Reverdece 2022-2035", estas UPL son definidas de la siguiente manera:

"(…)

¿Qué son las UPL?

- *Las UPL son unidades territoriales de planeamiento y gestión, y por lo tanto su alcance es sobre la definición en el territorio a escala local de la identificación y precisión de proyectos que construyan la vida de proximidad y vitalidad, en el marco de procesos de co-construcción con la ciudadanía.*
- *Esto implica garantizar la disponibilidad y diversidad de soportes territoriales asociados a las actividades cotidianas, domésticas y de cuidados, corregir la inequidad en el acceso a soportes urbanísticos, avanzando hacia la convergencia de calidad de vida en los diversos territorios y organizando la accesibilidad a servicios sociales y del cuidado, y empleo formal, en desplazamientos a través de medios no motorizado o en transporte público, con recorridos de entre 15 y 30 minutos.*
- *Esta formulación se da en desarrollo del POT y lo lidera la Secretaría Distrital de Planeación, con el apoyo de las Secretarías Distritales de Hábitat y Ambiente y del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.*

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

- *Las UPL son una de las mayores innovaciones de este POT en términos del ordenamiento a escala local, lo que nos permitirá conseguir una ciudad con mayor equivalencia poblacional, con mayor compromiso con los recursos ambientales, históricos y culturales de cada territorio. De esta manera, tendremos una Bogotá más próxima, integrada, menos excluyente y mejor distribuida al servicio de quienes la habitamos.*
- *El POT pone a las personas como eje prioritario para el ordenamiento y el desarrollo de la ciudad en función de sus necesidades.*
- *Con las UPL, los servicios que necesitamos y las actividades económicas que generan mayores oportunidades de empleo formal se instalarán, se desplazarán y se acercarán a nosotros.*
- *Para entender la importancia que tiene este modelo de ordenamiento para mejorar nuestra calidad de vida como ciudadanas y ciudadanos, tenemos que reconocer que hay zonas de Bogotá que cuentan con muy buena disponibilidad de servicios, mientras que otras ni siquiera tienen la cantidad suficiente de colegios, centros de salud y universidades que necesitamos.*
- *Descentraliza las actividades productivas, de manera que la ciudadanía no se vea obligada a desplazarse siempre desde el sur y el occidente al centro ampliado, donde está la actividad económica, sino que la actividad productiva también se desplace y se acerque a la gente.*
- *Permite el reverdecer de una ciudad a escala humana, diseñada para moverse a pie, en bicicleta, en patineta, en transporte público sostenible, eficiente y cómodo.*
- *Habilitar áreas para que la infraestructura social sea multifuncional y se puedan realizar diferentes actividades, como académicas, de esparcimiento y del cuidado, entre otras.*
- *Las UPL permiten delimitar la ciudad por zonas con una distribución equitativa de su población, respetando sus dinámicas sociales y económicas, sus negocios tradicionales, su historia, cultura, saberes y sus riquezas ambientales.*
- *Permitirá definir las zonas que requieren equipamientos de servicios sociales, oportunidades de empleos y oferta de viviendas, entre estas las de Interés Social y Prioritario (VIS Y VIP).*
- *Dentro de los dos años siguientes a la entrada en vigencia del POT, se adelantará un proceso de planeación participativa incidente con la ciudadanía, que permitirá priorizar los proyectos de inversión más estratégicos para cada UPL y elegir sus nombres. Esta delimitación en términos de ordenamiento y gestión de cada UPL lo hace el POT y entrará en vigor tan pronto sea aprobado.*
- *La modificación de las localidades es un proceso político-administrativo que se da en el marco de ley 2116 de 2021 y según el artículo 6, será el Concejo Distrital, a iniciativa del alcalde Mayor, el cual señalará a las localidades su denominación y demás disposiciones que fueren necesarias para su organización y funcionamiento, siendo su delimitación aquella que definió el Plan de Ordenamiento Territorial como UPL. Las nuevas localidades deberán entrar en funcionamiento en enero de 2028.*

¿Cómo se definieron las UPL?

- *De acuerdo con consideraciones de su cohesión social, población y soportes urbanos, accesibilidad y movilidad, sus dinámicas económicas y vecinales, su densidad patrimonial, ruralidad y medio ambiente. Así, los criterios que tuvimos en cuenta para la delimitación de cada una de las UPL fueron:*

- *Identificación de aquellos elementos de infraestructura que constituyen obstáculos objetivos para la práctica peatonal y de proximidad entre los territorios que separan o atraviesan.*
- *Identificación de accidentes o atributos de la topografía que separan, naturalmente, diversos territorios urbanos.*

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
• *Evaluación de criterios poblacionales, con el fin de agrupar UPZ en Unidades de Planeamiento Local (UPL) con relativa equivalencia poblacional.* • *Evaluación de criterios de conveniencia de incorporar, en algunos casos, los ríos y los canales como elementos estructurantes de las UPL, en vez de servir de límite entre territorios vecinos.* • *Comprobación, realizando mediciones de distancias Manhattan desde un centroide, en este caso el centro de actividad económica, de la aptitud de cada UPL de configurarse como territorio para la vida de proximidad. • Consideración de criterios aportados por el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural en el ámbito urbano como un aporte en la cualificación de la delimitación, teniendo en cuenta los sistemas de relacionamiento social y económico que han consolidado una vida cotidiana diversa en prácticas, usos, hábitos y creencias que sus habitantes han construido históricamente. Las variables contempladas fueron: dinámica poblacional (residente y flotante), dinámica económica de escala local y vecinal, y densidad patrimonial (referentes patrimoniales). (…)"* *"(…)* *(Ver imagen de la página 821 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *(…)"* *De acuerdo con el contexto anterior, es importante para el proyecto, que la AEROCIVIL actualice de acuerdo con lo establecido respecto al orden del territorio para la ciudad de Bogotá y definido por el Decreto 555 del 29 de diciembre de 2021, la información de las unidades territoriales que hacen parte del área de influencia tanto del medio abiótico bajo el parámetro de la curva de ruido de 65dBA, así como la definida para el medio socioeconómico, estrictamente definidas a través del artículo tercero de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021, entendiéndose la actualización de la tabla que se incluye en el numeral 4 de la obligación antes citada.*		
***ARTÍCULO CUARTO**. Establecer la siguiente Zonificación de Manejo Ambiental para las actividades de operaciones aéreas del proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado", de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente acto administrativo:* *(Ver tabla "Zonificación de Manejo Ambiental definida para el proyecto para las actividades de operación aérea" de las páginas 822 a 823 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)*	***Permanente***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
Para el periodo del presente seguimiento ambiental, se presentan los siguientes análisis de cumplimiento para cada uno de los medios: ***Medio Abiótico – Aire y ruido.*** *Desde el componente del medio abiótico, específicamente en lo relacionado con aire y ruido, se evidencia el incumplimiento de la zonificación de manejo ambiental en las áreas de intervención con restricción alta. Estas zonas corresponden principalmente a áreas con uso del suelo de tipo residencial, así como a sectores que albergan viviendas y edificaciones con usos sensibles, tales como servicios de salud, educación, culturales, recreativos y de atención a población vulnerable.* *En dichas áreas, de conformidad con lo establecido en la zonificación ambiental del proyecto, se debe garantizar el cumplimiento de la cuota de ruido ambiental, definida en un nivel de presión sonora equivalente LAeq de 55 dBA ± 2 dBA.*		

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

No obstante, de acuerdo con los análisis realizados en el marco de la verificación de la Medida No. 3 de la ficha PMA-01 "Manejo y Control del Ruido", incluidos en el presente acto administrativo, se evidencian niveles de ruido que superan los niveles máximos establecida para estas zonas, lo cual indica el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica definidos para áreas de alta sensibilidad.

Adicionalmente, es importante señalar que la zonificación de manejo ambiental (ZMA) fue definida y aprobada en el marco de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, con base en un escenario acústico específico asociado a la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, el cual delimita el área de influencia del proyecto a partir de la curva de ruido LDN 65 dB.

En este sentido, dicha zonificación constituye una referencia técnica del alcance espacial del impacto acústico evaluado en el proceso de licenciamiento, y su validez se sustenta en el supuesto de que las condiciones de operación y las medidas de manejo ambiental permitan mantener el comportamiento del ruido dentro de los rangos analizados, o controlarlo mediante las medidas establecidas.

Sin embargo, conforme a lo evidenciado en el análisis desarrollado en la Medida 6 relacionada con las Medidas de simulación y cálculo de contornos de ruido de la Ficha PSM-01 "Manejo y Control del Ruido", se observa que la curva acústica LDN 65 dB presenta una tendencia de expansión frente a los escenarios previamente evaluados, lo cual indica que el área de influencia acústica no se mantiene estrictamente dentro de los límites considerados en la zonificación aprobada.

Esta situación sugiere que las medidas de manejo ambiental implementadas no están siendo suficientes para contener el comportamiento espacial del impacto acústico en los términos previstos en la licencia ambiental, en tanto no se evidencia una estabilización del área de influencia, sino una ampliación de la huella de ruido hacia sectores adicionales.

En consecuencia, se concluye que AEROCIVIL no cumple en lo relacionado con el control de los niveles de ruido en zonas de alta restricción, evidenciándose no solo la superación de los niveles permisibles en áreas sensibles, sino también una desviación frente al comportamiento esperado del impacto acústico definido en la zonificación de manejo ambiental aprobada.

Medio Biótico

Para el medio biótico, en el análisis al cumplimiento de la Zonificación de Manejo Ambiental en actividades de operación, se considera se viene cumplimiento la zonificación para el área de intervención con restricción alta del Humedal Gualí, en el cual, solo se vienen desarrollando los análisis de ruido aeronáutico para determinar su posible impacto sobre la avifauna y no se realizan sobre esta área actividades de obra o intervenciones no autorizadas.

Medio Socioeconómico

Áreas de Intervención con Restricción Alta:

Viviendas y edificaciones de usos sensibles (servicios de salud, educación, culturales, recreativos y de atención a población vulnerable).

Con relación a este criterio de restricción alta, se tiene que, en verificación de las PQRSD que fueron reportadas por la AEROCIVIL en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) y aquellas recepcionadas por la ANLA durante el periodo de seguimiento comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se identificó que algunas de estas se asociaban a presuntas afectaciones por altos

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
niveles de ruido. Al respecto en primer lugar, es importante indicar que no se encontraron PQRSD provenientes de actores sociales ubicados en viviendas o edificaciones con características de alta sensibilidad acústica. Ahora, en revisión por parte de la ANLA de los datos de monitoreo de ruido a partir del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la entidad, obtenidos del Centro de Monitore Aéreo Ambiental de la AEROCIVIL, con el fin de brindar las respuestas adecuadas a los peticionarios bajo los argumentos técnicos necesarios, se observa que dentro de los análisis realizados, si bien se identificaron durante el periodo del presente seguimiento ambiental dos (2) eventos en los cuales se llevaron a cabo operaciones de aeronaves con restricción por cuota de ruido en el horario en el cual se aplica esta restricción, siendo este el comprendido entre las 5:00 y las 6:59 horas, sin embargo, estos eventos no generaron la radicación de PQRSD ate la AEROCIVIL ni ante la ANLA. *Con relación al hallazgo identificado, en el subnumeral 1.3 del numeral 1 del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, se realizan las consideraciones respectivas desde el componente atmosférico y se genera el requerimiento pertinente.* ***Áreas de Intervención con Restricción Media:*** *Priorizar el plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI.* *La verificación del cumplimiento de las obligaciones asociadas al plan de acción se realizó en el marco de un seguimiento ambiental específico de carácter documental, desarrollado mediante el concepto técnico No. 011204 del 10 de diciembre de 2025, acogido mediante Auto 11208 del 15 de diciembre de 2025 y Resolución 3735 del 29 de diciembre de 2025.* *Dicho seguimiento abordó de manera particular las obligaciones establecidas en los numerales 1 y 2 del artículo segundo de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022 (Plan de Acción), incluyendo la evaluación de la información correspondiente al ICA 21 (periodo 1 de enero y el 30 de junio de 2025).* *Así mismo, como resultado de dicho seguimiento, se establecieron requerimientos con un plazo de cumplimiento de tres (3) meses contados a partir de la ejecutoria del acto administrativo, cuyo término se extiende hasta el mes de marzo de 2026.* *En este sentido, considerando que la fecha de corte del presente seguimiento corresponde al 20 de febrero de 2026, el cumplimiento de los requerimientos aún se encuentra dentro del plazo otorgado para su cumplimiento, por lo cual no son objeto de verificación en el presente seguimiento.* *No obstante, se precisa que, a la fecha de corte, no se evidencia que AEROCIVIL haya presentado ante esta Autoridad la información requerida para la autorización de inicio de la fase III del Plan de Acción, en los términos establecidos en el numeral 2 del artículo primero de la Resolución 0801 de 2022.*		
ARTÍCULO SEXTO. *Unificar los planes de manejo ambiental aprobados en las resoluciones 1330 de 1995, 1000 de 2013 y 1034 del 24 de agosto de 2015, de tal forma que el plan de manejo ambiental para todo el proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado" a cargo de la Aerocivil será el siguiente:* *(Ver tabla "Programas de Manejo Ambiental aprobados por la ANLA para la operación del Proyecto" de la página 829 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)*		
PARÁGRAFO. *Las fichas del plan de manejo ambiental aprobadas mediante esta resolución, así como los ajustes requeridos en el siguiente artículo, deberán ser implementados por parte de Aerocivil. Los registros documentales de su implementación deben ser presentados en los informes de cumplimiento ambiental.*	***Permanente***	***NO***

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Análisis del cumplimiento		
Para el presente periodo de seguimiento el titular de la Licencias ambiental presentó el ICA 21 -correspondiente al periodo del 1 de enero al 30 de junio de 2025- mediante los comunicados con radicados ANLA 20256201197132 y 20256201200752 de 30 de septiembre de 2025. En dichos informes se evidencia que el titular de la Licencia Ambiental ha efectuado la unificación del Plan de Manejo Ambiental vigente, conforme con lo especificado en la presente obligación. *Adicionalmente, en seguimiento del proyecto se evidencia dentro de la implementación del plan de manejo Ambiental acápite del "Seguimiento al Plan de Manejo Ambiental"- del presente acto administrativo, que la AEROCIVIL presenta algunos incumplimientos que se detallan en el numeral indicado anteriormente.*		
ARTÍCULO SÉPTIMO. *La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá adicionar los siguientes ajustes a los programas del plan de manejo ambiental, los cuales deberá realizar dentro del mes siguiente a la ejecutoria de esta resolución, y entregar los soportes de su realización en el próximo informe de cumplimiento ambiental que se cause o de acuerdo con lo indicado para cada ajuste solicitado:*		
15. Ajustar la ficha PMA-PGS-02 Información y comunicación, en el sentido de:		
15.22. Complementar las metas y los indicadores de la ficha de manejo de modo que se incluya: *15.22.3. Ejecución de las actividades que proceden de fichas vigentes cuya inclusión es requerida por la ANLA.* *15.22.4. Cobertura de las convocatorias a escenarios de reunión.* *15.22.5. Cobertura de las reuniones realizadas.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
Ver consideraciones de incumplimiento en el requerimiento 69 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025		
17. Ajustar el programa de manejo PMA-PGS-05 Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, teniendo en cuenta lo siguiente:		
17.5. Ajustar el cronograma aclarando el tiempo de desarrollo del estudio piloto, e incluyendo la información de desarrollo del estudio como tal, de manera que se incluyan las actividades a llevarse a cabo.	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
Ver consideraciones de incumplimiento en el requerimiento 73 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.		
ARTÍCULO OCTAVO. *Unificar los planes de seguimiento y monitoreo aprobados en la Resolución 1330 de 1995, Resolución 1000 de 2013 y Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, de tal forma que el plan de seguimiento y monitoreo para todo el proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado" a cargo de la Aerocivil será el siguiente:* *(Ver tabla "Programas de Seguimiento y Monitoreo aprobados por la ANLA para la operación del proyecto" de la página 831 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)*		
PARÁGRAFO. *Las fichas del plan de seguimiento y monitoreo ambiental aprobadas mediante esta resolución, así como los ajustes requeridos en el siguiente artículo, deberán ser implementados por parte de Aerocivil. Los registros documentales de su implementación deben ser presentados en los informes de cumplimiento ambiental.*	***Permanente***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
Para el presente periodo de seguimiento el titular de la Licencias ambiental presentó el ICA 21 -correspondiente al periodo del 1 de enero al 30 de junio de 2025- mediante los comunicados con radicados ANLA 20256201197132 y 20256201200752 de 30 de septiembre de 2025. En dichos informes se evidencia que el titular de la Licencia Ambiental no ha efectuado la unificación de los planes de seguimiento y monitoreo, conforme con lo especificado en la presente obligación.		

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Adicionalmente, en seguimiento del proyecto se evidencia dentro de la implementación del plan de manejo Ambiental acápite de "Seguimiento al Plan de seguimiento y monitoreo"- del presente acto administrativo, que AEROCIVIL presenta algunos incumplimientos que se detallan en el numeral indicado anteriormente.		
ARTÍCULO NOVENO. *La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá adicionar los siguientes ajustes a los programas del plan de seguimiento y monitoreo, los cuales deberá realizar dentro del mes siguiente a la ejecutoria de esta resolución, y entregar los soportes de su realización en el próximo informe de cumplimiento ambiental que se cause o de acuerdo con lo indicado para cada ajuste solicitado:*		
4. Ajustar el programa de seguimiento y monitoreo PSM-04 Vertimientos, teniendo en cuenta lo siguiente *4.4. Plantear las acciones necesarias para identificar posibles fuentes de contaminación de los resultados en los puntos de monitoreo previos al vertimiento en el río Bogotá. Se deberá tener en cuenta la normatividad ambiental vigente en materia de vertimientos, así como el Acuerdo 43 de 2006, o la norma que la sustituya, establecida por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR, que establece los objetivos de calidad para la cuenca del Río Bogotá.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
Ver consideraciones de incumplimiento en el requerimiento 12 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025		
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:*		
1.Previo al inicio de la etapa operativa, ampliar el área de cobertura de los monitoreos de vibraciones en el sentido de: *1.1.Incluir la totalidad de predios ubicados dentro del área de influencia de la localidad de Fontibón y del Municipio de Funza.* *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.* *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 especifico de construcción.* *1.4. Complementar los estudios de vibraciones en condiciones de operación del aeródromo normalizados o bajo condiciones críticas de operaciones.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco de la verificación de la obligación establecida en el artículo décimo segundo, relacionada con la ampliación y fortalecimiento del monitoreo de vibraciones en el área de influencia del proyecto, se revisó la información técnica allegada por AEROCIVIL, incluyendo el informe de vibraciones correspondiente al periodo octubre – diciembre de 2024. *A partir de dicha revisión, se evidencia que la AEROCIVIL ha adelantado actividades orientadas a la implementación del monitoreo de vibraciones a través del Centro de Monitoreo Aeroambiental (CMAA), incluyendo la definición de polígonos de monitoreo, la instalación de equipos en viviendas y la ejecución de mediciones en campo con instrumentación especializada, conforme a estándares técnicos como la norma DIN 4150-1.*		

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

<table>
<tr><th colspan="3">RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021</th></tr>
<tr><th>Obligación</th><th>Carácter</th><th>Cumple</th></tr>
<tr><td colspan="3">Así mismo, se identifican acciones de articulación social para el acceso a predios en localidades como Fontibón y el municipio de Funza, así como la ejecución de mediciones en diferentes tipologías de viviendas dentro de los polígonos definidos.

No obstante, la información presentada no permite verificar el cumplimiento de la obligación en los términos exigidos, en tanto:

No se evidencia la cobertura total de los predios ubicados dentro del área de influencia, ni un inventario consolidado que permita establecer la inclusión efectiva de la totalidad de tipologías constructivas presentes en el área.

No se presenta una caracterización técnica detallada de las estructuras monitoreadas que permita identificar aquellas con condiciones constructivas atípicas o con mayor vulnerabilidad frente a vibraciones.

Se observa que el programa de monitoreo se encuentra en fase de ejecución parcial, con un avance aproximado del 53,3% de las mediciones programadas, lo cual indica que la obligación no ha sido implementada de manera completa.

Adicionalmente, no se evidencian resultados comparativos bajo condiciones normales y críticas de operación del aeródromo, lo cual limita la evaluación del comportamiento de las vibraciones frente a distintos escenarios operacionales.

En este contexto, si bien se identifican avances en la implementación del monitoreo de vibraciones, la información allegada no permite verificar el cumplimiento integral de la obligación en cuanto a cobertura, caracterización estructural y completitud del estudio.</td></tr>
<tr><td>3. Complementar la caracterización socioeconómica con la información de las unidades territoriales que se adicionan por ampliación del área de influencia socioeconómica del proyecto. Se requiere puntualmente, la caracterización completa por componentes de la UPZ 26 Las Ferias e información del componente político organizativo de las unidades territoriales menores que se incluyen de las localidades de Fontibón y Engativá. Presentar los registros documentales en el próximo informe de cumplimiento ambiental.</td><td>Temporal</td><td>NO</td></tr>
<tr><th colspan="3">Análisis del cumplimiento</th></tr>
<tr><td colspan="3">Ver consideraciones de incumplimiento en el requerimiento 86 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025</td></tr>
<tr><td>11. Radicar las mediciones validadas del Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire Industrial a través de la Ventanilla Integral de Trámites Ambientales en Línea (VITAL), ventanilla física, licencias@anla.gov.co, u otro medio que establezca el Centro de Monitoreo de Recursos Naturales de la ANLA, con el asunto "Reporte de monitoreo regional MCA – LAM0209" de manera semanal para el caso de estaciones automáticas y mensualmente para el caso de estaciones manuales. La información de los monitoreos deberá diligenciarse en un archivo formato .csv, .xls o .xlsx. incluyendo los siguientes campos.
<table>
<tr><th>ID_MAI_ANL</th><th>ID_MON_AIR</th><th>PARAMETRO</th><th>REGISTRO</th><th>FECHA</th><th>HORA_INI</th><th>HORA_FIN</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>
ID_MAI_ANL: Corresponde al identificador único de la estación de monitoreo del Sistema Especial de Vigilancia de Calidad del Aire planteado por la ANLA.
ID_MON_AIR: Identificador único del punto de monitoreo de calidad de aire utilizado previamente en el Modelo de Almacenamiento Geográfico Vigente.</td><td>Permanente</td><td>NO</td></tr>
</table>

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
PARAMETRO: Corresponde el parámetro a reportar, mínimo se deben reportar los siguientes parámetros: *PM10: Concentración de material particulado menor a 10 micras a condiciones de referencia en µg/m3.* *PM2.5: Concentración de material particulado menor a 2,5 micras a condiciones de referencia en µg/m3.* *NOx: Concentración de óxidos de nitrógeno a condiciones de referencia en µg/m3.* *SOx: Concentración de óxidos de azufre a condiciones de referencia en µg/m3.* *CO: Concentración de monóxido de carbono a condiciones de referencia en µg/m3.* *O3: Concentración de Ozono a condiciones de referencia en µg/m3.* *VViento: Velocidad del viento medida a 10 m en grados.* *DViento: Dirección del viento medida a 10 m en m/s* *Taire: Temperatura del aire medida a 2 m en °C.* *Precip: Precipitación en mmH2O* *Patm: Presión atmosférica medida a 2 m en bar.* *Haire: Humedad relativa medida a 2 m en %.* *Rsolar: Radiación solar medida a 2 m en W/m2.* *REGISTRO: Corresponde al registro o valor a reportar, esta columna solo deberá llevar caracteres numéricos positivos con aproximación decimal separada por puntos (ejemplo: 1.0). Si no se tiene información no se envía el campo.* *FECHA: Corresponde a la fecha de muestreo. Su formato debe ser DD-MM-YYYY.* *HORA_INI: Corresponde a la hora inicio del muestreo. Utilizar sistema horario de 24 horas (ejemplo 18:00 para las 6:00 p.m.)* *HORA_FIN: Corresponde a la hora finalización del muestreo. Utilizar sistema horario de 24 horas (ejemplo: 18:00 para las 6:00 p.m.)*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco de la verificación de la Medida 11 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificada por la Resolución 301 de 1 de febrero de 2022 y posteriormente ajustada mediante la Resolución 3735 del 29 de diciembre de 2025, esta Autoridad evaluó el cumplimiento de la obligación relacionada con la radicación de las mediciones validadas del Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire Industrial (SVCAI). *En primer lugar, se evidencia que el titular no allegó en el ICA 21 información asociada al reporte de las mediciones del SVCAI, ni soportes que permitan verificar la radicación de dicha información en los términos exigidos por la Autoridad Ambiental.* *Para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y la entrada en vigor de la Resolución 3735 del 29 de diciembre de 2025, el titular debía realizar el reporte de la información a través de los canales establecidos previamente (correo electrónico, ventanilla o medios definidos por ANLA), con periodicidad semanal para estaciones automáticas.* *En este sentido, se evidencia únicamente un envío de información mediante radicado ANLA 20256200689032 del 13 de junio de 2025, a través del cual se allegan series de datos del SVCAI correspondientes al periodo comprendido entre el 31 de marzo de 2025 y el 8 de junio de 2025.* *No obstante, no se evidencia la remisión de información completa y continua para la totalidad del periodo evaluado (15 de abril de 2025 hasta la entrada en vigor del nuevo acto administrativo), ni el cumplimiento de la periodicidad semanal exigida para estaciones automáticas, lo que impide verificar la continuidad en el reporte de la información.*		

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Posteriormente, a partir de la entrada en vigor de la Resolución 3735 de 2025, el titular debía realizar la radicación de la información a través del Portal de Recepción de Información – AGIL, en el módulo atmosférico. *Sin embargo, de la verificación realizada en dicho portal para el periodo comprendido entre enero de 2026 y el 20 de febrero de 2026, no se evidencian registros adicionales que permitan complementar la información faltante ni dar continuidad al reporte bajo el nuevo esquema establecido.* *En este contexto, la ausencia de reportes completos, periódicos y continuos, tanto en el esquema anterior como en el ajustado mediante la Resolución 3735 de 2025, impide verificar el cumplimiento de la obligación de radicación de las mediciones del SVCAI en los términos exigidos por la Autoridad Ambiental.* *En consecuencia, se concluye que la AEROCIVIL NO CUMPLE con la Medida 11 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 de 4 de octubre 2021, modificada por la Resolución 301 1 de febrero de 2022 y ajustada por la Resolución 3735 del 29 de diciembre de 2025, en tanto no demuestra la radicación completa, periódica y continua de las mediciones validadas del SVCAI para el periodo evaluado, conforme a los canales, frecuencias y condiciones establecidas por la ANLA.*		
11.1. En el caso de instalación de estaciones automáticas se establece un periodo de transición de seis meses, a partir de su instalación, para entregar un enlace de consulta en tiempo real o usuario de visor en línea que permita la descarga de información asociada al monitoreo.	***Permanente***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
Ver consideraciones de incumplimiento en el requerimiento 30 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.		
11.2. Los resultados de los monitoreos de la concentración de los contaminantes y de las variables meteorológicas, obtenidos del Sistema de Vigilancia de Calidad de aire deberán presentarse de forma acumulada en los Informes de Cumplimiento Ambiental –ICA, con su respectivo análisis integral.	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco de la verificación del ICA 21, se revisó la información presentada por la AEROCIVIL en los Formatos ICA 4a y 4b, en los cuales se reportan los resultados de los monitoreos de calidad del aire y variables meteorológicas del Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire Industrial (SVCAI), así como su análisis dentro del Informe de Cumplimiento Ambiental. *A partir de dicha revisión, se evidencia que AEROCIVIL presenta información acumulada de los contaminantes criterio (PM_{10}, $PM_{2.5}$, SO_2, NO_2, O_3 y CO), con registros históricos multianuales y su correspondiente representación gráfica, lo cual da cuenta de la consolidación de la información de monitoreo dentro del ICA.* *No obstante, en lo que respecta al análisis integral exigido por la submedida, se identifican limitaciones en el alcance del tratamiento técnico de la información.* *En particular, los valores reportados en el Formato ICA 4a corresponden a promedios mensuales, los cuales no permiten evaluar el comportamiento de los contaminantes conforme a los tiempos de exposición definidos en la Resolución 2254 de 1 de noviembre de 2017. Incluso, el mismo formato señala que los valores corresponden a promedios generales y no a valores horarios, lo que restringe su uso para identificar posibles eventos puntuales o variaciones relevantes en las concentraciones.* *De igual forma, aunque el Formato ICA 4b incluye una descripción del comportamiento de los contaminantes, el análisis presentado se mantiene en un nivel general, sin desarrollar una interpretación técnica que permita identificar tendencias en el tiempo, variaciones relevantes o posibles condiciones que incidan en los cambios observados en la calidad del aire.*		

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

RESOLUCIÓN 1728 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2021		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
En este sentido, si bien se cumple con la presentación acumulada de la información de monitoreo dentro del ICA, no se evidencia un análisis integral de los resultados que permita interpretar de manera técnica la evolución de los contaminantes ni su comportamiento en el tiempo, conforme a lo requerido en la submedida. *En consecuencia, se concluye que AEROCIVIL, si bien presenta la información acumulada de los monitoreos dentro del ICA, el análisis asociado no permite una evaluación integral del comportamiento de la calidad del aire, lo que limita su utilidad para el seguimiento ambiental del proyecto; por lo tanto, no cumple con lo establecido en la obligación.*		

RESOLUCIÓN 0801 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:*		
4. Presentar en los Informes de Cumplimiento Ambiental, los dictámenes técnicos de las aerolíneas que incumplieron con los niveles de ruido establecidos en la Resolución 1599 de 2020 para las vigencias objeto de seguimiento y control, así como los planes de acción acogidos en el marco de los resultados periódicos, haciendo especial énfasis en los planes de reconversión de flota aérea.	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 el, se evidencia que AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *Ahora bien, en relación con la obligación de presentar en los Informes de Cumplimiento Ambiental los dictámenes técnicos de las aerolíneas que incumplieron con los niveles de ruido establecidos en la Resolución 1599 del 26 de agosto de 2020, así como los planes de acción acogidos en el marco de dichos resultados, se procedió a revisar la información disponible en el expediente.* *A partir de la revisión de los dictámenes técnicos correspondientes al periodo de enero de 2025, se evidencia que la AEROCIVIL cuenta con documentos en los cuales se identifican operadores aéreos que superaron el nivel máximo permisible de 94 dBA Lmax, tales como Aerosucre, Uniworld Air Cargo, Atlas Air, Avianca Cargo y Martinair, en los que se describen los eventos registrados, las condiciones de medición y las recomendaciones técnicas asociadas.* *En este sentido, se reconoce que la AEROCIVIL dispone de dictámenes técnicos como instrumento de evaluación frente a la superación de los niveles de ruido, en cumplimiento de lo establecido en la Resolución 1599 del 26 de agosto de 2020, los cuales constituyen un insumo técnico relevante para la gestión del impacto acústico asociado a la operación aérea.* *No obstante, al contrastar dicha información con el alcance específico de la obligación, se establece que esta no se limita a la generación o existencia de dictámenes técnicos, sino que exige su incorporación dentro de los Informes de Cumplimiento Ambiental, junto con la presentación de los planes de acción adoptados por las aerolíneas y el seguimiento a los mismos, con especial énfasis en los procesos de reconversión de flota.* *En este sentido, la información allegada para el primer semestre de 2025 no permite verificar de manera suficiente el cumplimiento de la obligación, en tanto los dictámenes técnicos se presentan de manera individual y desagregada, sin evidenciar su integración dentro del ICA correspondiente, ni la consolidación de un análisis que permita identificar tendencias, recurrencia de incumplimientos, ni la relación con las acciones adoptadas por los operadores.*		

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

RESOLUCIÓN 0801 DEL 22 DE ABRIL DE 2022		
Así mismo, no se evidencia la presentación de los planes de acción derivados de dichos dictámenes, ni su articulación con procesos de reducción de ruido o reconversión de flota, lo cual limita la verificación de la gestión ambiental asociada a los incumplimientos identificados. *Adicionalmente, no se observa la trazabilidad entre los eventos de superación registrados, los dictámenes emitidos, las acciones adelantadas por las aerolíneas y las medidas de control implementadas por AEROCIVIL, lo cual impide evaluar la efectividad del instrumento como mecanismo de gestión y control del impacto sonoro.* *En consecuencia, si bien se evidencia la existencia de dictámenes técnicos para eventos de superación de niveles de ruido para el ICA 21, la información allegada no resulta suficiente para verificar el cumplimiento de la obligación, en tanto no se demuestra su incorporación estructurada en los Informes de Cumplimiento Ambiental ni la presentación de los planes de acción y su respectivo seguimiento.* *Por lo anterior, se concluye que AEROCIVIL NO CUMPLE CON LO REQUERIDO.*		
ARTÍCULO SEGUNDO. *Requerir a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil – AEROCIVIL para que en el término de un (1) mes contado a partir de la firmeza del este acto administrativo presente a esta Autoridad Nacional las evidencias documentales del cumplimiento y/o ejecución de las siguientes obligaciones ambientales:*		
1.Presentar los siguientes ajustes a la propuesta metodológica en su primera parte, relacionada con las características de la población expuesta, en cumplimiento del subnumeral 1.1.1 del subnumeral 1.1 del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y artículo tercero de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022:		
e. La información geográfica y cartográfica correspondiente al establecimiento del área de influencia específica para la operación del recinto de prueba de motores, conforme a lo señalado por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS mediante la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 por la cual se modifica y consolida el Modelo de Almacenamiento Geográfico contenido en la Metodología General para la presentación de Estudios Ambientales y en el Manual de Seguimiento Ambiental de Proyectos. *f. Adicionar a la metodología acciones encaminadas al desarrollo de procesos de información y socialización dirigidos a las comunidades y autoridades que hagan parte del área de influencia específica a identificar, sobre el modelo acústico refinado de la operación del recinto de prueba de motores, así como del cumplimiento a las obligaciones impuestas por esta Autoridad mediante el artículo tercero de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022 para el paso de la operación del recinto de prueba de motores de Fase II a Fase III; en estos espacios la AEROCIVIL deberá atender, gestionar y dar respuesta a cada una de las inquietudes y peticiones que surjan por parte de las comunidades y autoridades involucradas y que hagan parte del proceso por pertenecer al área de influencia que sea establecida como específica para la operación del recinto de prueba de motores, así como se deberán establecer los compromisos a que haya lugar, dejando claramente descrito el plazo de su cumplimiento y consecuencia presentar los soportes de cierre de los mismos. Estos procesos de información deberán llevarse a cabo previo a la solicitud por parte de la AEROCIVIL ante la ANLA de autorización para el paso de la operación del recinto de prueba de motores de Fase II a Fase III, por lo tanto, los soportes documentales producto de estas actividades harán parte de las obligaciones establecidas a AEROCIVIL como prerrequisito para el paso de Fase II a Fase III en lo que respecta a la operación del recinto de prueba de motores.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
Ver consideraciones de incumplimiento de estas obligaciones en los literales b y c del numeral 2 del artículo primero del Auto 5532 del 18 de julio de 2024.		

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

RESOLUCIÓN 0801 DEL 22 DE ABRIL DE 2022		
2. Presentar los siguientes ajustes a la propuesta metodológica en su segunda parte, relacionada con las características técnicas de modelación, en cumplimiento del subnumeral 1.1.1 del subnumeral 1.1 del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y artículo tercero de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022:		
c. En relación con la propuesta de modelación presentada por la AEROCIVIL para la evaluación de los indicadores LAeqD, LAeqN, LAEQ 24 horas y LDN, se considera pertinente, sin embargo, deberá remitir la información así: *i. Escenario evaluando solo la operación del recinto de prueba de motores para el escenario critico planteado de siete (7) procedimientos de ensayo en el día y cinco (5) en la noche, soportando técnicamente la operación en relación con los datos históricos analizados para el diseño de la propuesta presentada, así como la caracterización de fuentes utilizada para la modelación.* *ii.Escenario evaluando la operación del recinto de prueba de motores sumado a las demás actividades de operaciones en tierra tales como carreteo de aeronaves, uso de unidades de potencia auxiliar, entre otros, soportando técnicamente la operación en relación con los datos históricos analizados para el diseño de la propuesta presentada, así como la caracterización de fuentes utilizada para la modelación.* *iii. Escenario evaluando la operación del recinto de prueba de motores sumado a las demás actividades de operaciones en tierra tales como carreteo de aeronaves, uso de unidades de potencia auxiliar, entre otros y a la operación de aérea de las dos pistas, en el marco de lo cual se mantendrá el escenario base modelado para el año 2019, soportando técnicamente la operación en relación con los datos históricos analizados para el diseño de la propuesta presentada, así como la caracterización de fuentes utilizada para la modelación.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
Respecto al presente requerimiento y de acuerdo con la información aportada por la AEROCIVIL frente al documento metodológico mediante radicado 20256201264962 del 14 de octubre de 2025 y 20256201264922 del 14 de octubre de 2025, esta Autoridad Nacional presenta sus consideraciones de acuerdo con lo siguiente: *En relación con los tres escenarios de modelación propuestos por la AEROCIVIL se considera pertinente la estructura planteada y los indicadores acústicos seleccionados (LAeqD, LAeqN, LAeq 24 horas y LDN), en tanto son coherentes con los períodos temporales establecidos en la Resolución 0627 de 2006 del MADS y con los métodos de cálculo aplicados en los modelos de propagación de ruido del aeródromo SKBO evaluados en períodos anteriores dentro del presente expediente. No obstante, esta Autoridad formula las siguientes consideraciones técnicas frente a cada escenario como parte de un grupo de recomendaciones para tener en cuenta para la adecuada conceptualización y armonización de los modelos de propagación acústica:* *Frente al escenario de modelación i, la operación exclusiva del recinto de prueba de motores con siete (7) procedimientos de ensayo en jornada diurna y cinco (5) en jornada nocturna: la propuesta es metodológicamente aceptable en su estructura, dado que el escenario crítico se fundamenta en la normalización estadística de la bitácora operacional del recinto. Sin embargo, esta Autoridad advierte que dicha bitácora de acuerdo con el documento MPR_SKBO_2024 corresponde al período comprendido entre el 18 de noviembre de 2019 y el 17 de marzo de 2020, el cual fue establecido como período de referencia en las Resoluciones 1842 del 16 de septiembre de 2019 y 1980 del 2 de octubre de 2019.* *Teniendo en cuenta que el modelo de propagación de ruido del aeródromo SKBO para el año 2024, allegado mediante radicado ANLA 20256201140342 del 18 de septiembre de 2025, indica lo siguiente* *"(…) El número de pruebas de motores consideradas en este modelo se definió con base en los registros de pruebas de motores presentados por parte de la Aeronáutica Civil para el año 2024. Con base en esta*		

RESOLUCIÓN 0801 DEL 22 DE ABRIL DE 2022		
información se determinó el número de prueba de motores de un total máximo de 598 operaciones reportadas en 287 días de uso de este recinto en condiciones reales (…)" *Y que de acuerdo con los tiempos promedio de prueba que oscilan entre 44 y 83 minutos según el tipo de aeronave, se considera necesario que el titular sustente técnicamente por qué la bitácora de 2019-2020 sigue siendo representativa de las condiciones actuales de operación del recinto, o en su defecto, que actualice el análisis estadístico incluyendo los registros del período 2022-2024. Lo anterior sin perjuicio de que el escenario crítico resultante no necesariamente cambie en número de procedimientos, pero sí debe estar validado con los datos operacionales más recientes disponibles.* *Frente al escenario de modelación II, esta Autoridad considera que la metodología de consolidación mediante suma logarítmica de los aportes individuales calculados con el software de modelación acústica CadnaA bajo los estándares ISO 9613-2 e ICAN AzB 08 es técnicamente adecuada y consistente con los modelos de operaciones en tierra presentados en el expediente para los períodos 2023 y 2024. Sin embargo, para este escenario, el titular deberá precisar si las operaciones en tierra que se adicionan al recinto corresponden al mismo período de referencia utilizado para el escenario i, o si se adopta la operación promedio diaria del año 2024 registrada en el documento MPR_SKBO_2024 con radicado ANLA 20256201140342 del 18 de septiembre de 2025. Esta definición es determinante para la coherencia de los resultados consolidados, dado que el volumen de operaciones en tierra del año 2024 es significativamente superior al registrado en el período 2019-2020.* *Frente al escenario de modelación iii. esta Autoridad llama especialmente la atención sobre la pertinencia técnica de mantener el modelo de operaciones aéreas del año 2019 como componente del escenario más complejo, cuando el expediente ya cuenta con el modelo de propagación de ruido para el año 2024 debidamente allegado. El modelo aéreo de 2019 fue generado con una base operacional de menor demanda, los cuales modificaron sustancialmente la dispersión espacial de las trayectorias y por ende la distribución de los contornos de ruido. En consecuencia, el uso del modelo de 2019 para el componente aéreo del escenario iii puede subestimar el aporte de las operaciones en vuelo sobre los receptores ubicados en el área de influencia del recinto, comprometiendo la evaluación del efecto sinérgico y acumulativo que es precisamente el propósito de este escenario.* *Respecto del presente requerimiento de información, se precisa que este fue cerrado en el numeral 1 del artículo primero del Auto 5532 del 18 de julio de 2024. No obstante, frente a la presente Resolución, la obligación continúa vigente, en atención a las consideraciones allí expuestas y teniendo en cuenta que se formula un nuevo requerimiento, cuyo fundamento jurídico corresponde a la presente obligación.*		
d. Presentar la siguiente información técnica: *i. Informe técnico que soporte los procesos realizados en cada uno de los escenarios modelados.* *ii. Archivos cartográficos y topográficos utilizados para la modelación del entorno y caracterización de fuentes de emisión de ruido de todos y cada uno de los escenarios modelados.* *iii. Archivos ejecutables de las modelaciones.* *iv. Información cartográfica utilizada para los análisis (división político-administrativa, usos de suelo, población expuesta, entre otros).* *v. Archivos de salida en formato shape con las isófonas obtenidas en cada escenario modelado.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
Las consideraciones realizadas frente a la presente obligación se presentan en el literal b del numeral 1 del artículo primero del Auto 5532 del 18 de julio de 2024.		
	Temporal	***NO***

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

RESOLUCIÓN 0801 DEL 22 DE ABRIL DE 2022		
e. Finalmente, con la información técnica recopilada, se deberá posibilitar lo siguiente: *i. Análisis de impactos sinérgicos y acumulativos de la operación del recinto de prueba de motores, en relación con las demás actividades que realiza el aeropuerto.* *iii. Población expuesta para los indicadores de largo plazo, 24 horas y durante los periodos de ensayo.* *iv. Identificación de áreas de sensibilidad en función de los usos de suelo y la población expuesta, para los indicadores de largo plazo, 24 horas y durante los periodos de ensayo.*		
Análisis del cumplimiento		
Las consideraciones realizadas frente a la presente obligación se presentan en el literal c del numeral 1 del artículo primero del Auto 5532 del 18 de julio de 2024.		

RESOLUCIÓN 3735 DEL 29 DE DICIEMBRE DE 2025

ARTÍCULO TERCERO.- *Ajustar vía seguimiento el numeral 11 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, confirmada por la Resolución 301 de 01 de febrero de 2022, que modifica la Resolución 1330 de 07 de noviembre de 1995, que otorgó licencia ambiental ordinaria a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAÚTICA CIVIL -AEROCIL, para la "Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado", a partir de la ejecutoria de la presente providencia, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este acto administrativo, el cual quedarás así:*

*"**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:*

(…)

11. *Radicar ante la ANLA, las mediciones validadas de las estaciones del SVCAI – Aeropuerto Internacional El Dorado del proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado - Expediente LAM0209", a través del Portal de Recepción de información - AGIL en el Módulo Atmosférico, para lo cual se debe solicitar usuario y contraseña de acceso al Portal en los correos licencias@anla.gov.co o centromonitoreo@anla.gov.co. Este usuario es único para la empresa y deberá ser solicitado por el representante legal de la compañía indicando el correo autorizado para tal fin. Los datos del SVCAI – Aeropuerto Internacional El Dorado, se reportarán de manera semanal para el caso de estaciones automáticas y mensualmente para el caso de estaciones manuales. La información de los monitoreos deberá diligenciarse en un archivo formato .csv, .xls o .xlsx. incluyendo los siguientes campos.*

ID_MAI_ANL	ID_MON_AIR	PARAMETRO	REGISTRO	FECHA	HORA_INI	HORA_FIN

ID_MAI_ANL: Corresponde al identificador único de la estación de monitoreo del Sistema Especial de Vigilancia de Calidad del Aire planteado por la ANLA.
ID_MON_AIR: Identificador único del punto de monitoreo de calidad de aire utilizado previamente en el Modelo de Almacenamiento Geográfico Vigente.

PARAMETRO: Corresponde el parámetro a reportar, mínimo se deben reportar los siguientes parámetros:
PM10: Concentración de material particulado menor a 10 micras a condiciones de referencia en µg/m3.
PM2.5: Concentración de material particulado menor a 2,5 micras a condiciones de referencia en µg/m3.

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

RESOLUCIÓN 3735 DEL 29 DE DICIEMBRE DE 2025
NOx: Concentración de óxidos de nitrógeno a condiciones de referencia en µg/m3. *SOx: Concentración de óxidos de azufre a condiciones de referencia en µg/m3.* *CO: Concentración de monóxido de carbono a condiciones de referencia en µg/m3.* *O3: Concentración de Ozono a condiciones de referencia en µg/m3.* *VViento: Velocidad del viento medida a 10 m en grados.* *DViento: Dirección del viento medida a 10 m en m/s* *Taire: Temperatura del aire medida a 2 m en °C.* *Precip: Precipitación en mmH2O* *Patm: Presión atmosférica medida a 2 m en bar.* *Haire: Humedad relativa medida a 2 m en %.* *Rsolar: Radiación solar medida a 2 m en W/m2.* *REGISTRO: Corresponde al registro o valor a reportar, esta columna solo deberá llevar caracteres numéricos positivos con aproximación decimal separada por puntos (ejemplo: 1.0). Si no se tiene información no se envía el campo.* *FECHA: Corresponde a la fecha de muestreo. Su formato debe ser DD-MM-YYYY.* *HORA_INI: Corresponde a la hora inicio del muestreo. Utilizar sistema horario de 24 horas (ejemplo 18:00 para las 6:00 p.m.)* *HORA_FIN: Corresponde a la hora finalización del muestreo. Utilizar sistema horario de 24 horas (ejemplo: 18:00 para las 6:00 p.m.) (…)"*
Análisis del cumplimiento
Esta obligación modificó el numeral 11 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, por lo tanto, es en la citada obligación que se hace el análisis de su cumplimiento.

AUTO 2094 DEL 30 DE MAYO DE 2017		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
ARTÍCULO PRIMERO. *- Requerir a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, para que de manera inmediata de cumplimiento a las obligaciones que se indican a continuación y presente ante esta Autoridad en el próximo Informe de Cumplimiento Ambiental – ICA, los soportes respectivos que demuestren su cumplimiento:*		
44. Dar cumplimiento al literal c del numeral 2 del Artículo Primero del Auto 2046 del 25 de mayo de 2015, referente a presentar los estimativos de generación de residuos peligrosos, de manera discriminada, de los residuos de las instalaciones del Grupo Aeronaval de Transporte y Apoyo Fluvial – GATAF, durante los primeros y segundos semestres de 2014 y 2015, mediante la implementación de la Tabla 1B. Dicha Tabla servirá para posteriores ICA.	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
Ver consideraciones en el requerimiento 5 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025		

ACTA 562 DEL 31 DE AGOSTO DE 2022.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Reiterar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, titular de la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, el cumplimiento de las siguientes obligaciones y/o requerimientos establecidos en los actos administrativos que se enuncian a continuación:		
Requerimiento No. 22. *Presentar los resultados obtenidos mediante la red de monitoreo de ruido, identificando y caracterizando las unidades territoriales adicionales en los casos en que la curva tienda a incrementarse.* *Lo anterior, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 4 del artículo octavo de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, numeral 37 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril de 2018 y requerimiento 69 del Acta 473 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 5 de octubre de 2021.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		

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

ACTA 562 DEL 31 DE AGOSTO DE 2022.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
• *Numeral 37 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril de 2018* • *Requerimiento 69 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021.*		
Análisis del cumplimiento		
Esta obligación tiene su origen en el numeral 4 del artículo octavo de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, mediante la cual la ANLA modificó parcialmente la Licencia Ambiental otorgada por la Resolución 1330 de 7 de noviembre de 1995, estableciendo expresamente que a partir de los resultados obtenidos mediante la red de monitoreo de ruido se debe identificar y caracterizar las unidades territoriales adicionales en los casos en que la curva tienda a incrementarse. Posteriormente, ante la ausencia sostenida de información que permitiera verificar su cumplimiento, la obligación fue reiterada por esta Autoridad mediante el numeral 37 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, el requerimiento 69 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021 y el requerimiento 22 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, configurándose así un patrón de incumplimiento sostenido durante más de una década, con cuatro reiteraciones formales de la obligación sin que la AEROCIVIL hubiere atendido de manera efectiva e integral lo dispuesto. *Ante el estado documental de la obligación en los seguimientos ambientales adelantados con posterioridad a las reiteraciones referidas, conviene precisar lo siguiente:* *En el Concepto Técnico 5694 del 5 de agosto de 2024, acogido mediante Acta 550 del 5 de agosto de 2024, esta Autoridad estableció que los análisis de cumplimiento, efectividad y seguimiento a las medidas de manejo y obligaciones ambientales relacionadas con el control de la calidad del aire y del ruido serían abordados en un seguimiento ambiental independiente, por lo que no se realizó el análisis de cumplimiento de la presente obligación en dicho Concepto Técnico.* *En el Concepto Técnico 9111 de 2 de diciembre de 2024, Acogido mediante el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, se indicó que la presente obligación no era aplicable para dicho seguimiento, en cuanto no se trataba de una obligación asociada al componente atmosférico (aire y ruido) que era objeto de evaluación en ese concepto, y se precisó que su evaluación había sido realizada previamente mediante el Concepto Técnico 5694 del 5 de agosto de 2024. A este respecto, se advierte que en ninguno de los dos Conceptos Técnicos correspondientes a los seguimientos de los años 2023 y 2024 se efectuó una verificación de fondo de la obligación, ni tampoco se generó su respectiva reiteración.* *Ahora bien, en el Concepto Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025, acogido por el Acta 509 de 12 de agosto de 2025, la reiteración del requerimiento asociado a la presente obligación sí fue incluida en el análisis técnico, sin embargo, al momento de consolidar la respectiva Acta se presentó un error de transcripción originado en la duplicidad de otro requerimiento, situación que derivó en que la reiteración correspondiente a la presente obligación no quedara incorporada en el texto final del Acta 509 de 12 de agosto de 2025, correspondiente al seguimiento del 2025.* *Del análisis realizado surge que la falta de reiteración de la obligación en los seguimientos correspondientes a los años 2023, 2024 y 2025, no es producto de una decisión expresa de esta Autoridad de dar por cumplida, archivar o modificar el alcance de la obligación, sino que se debe a la concurrencia de las situaciones procedimentales anteriormente descritas. Así, la obligación establecida en el numeral 4 del artículo octavo de la Resolución 1034 de 24 de agosto de 2015, mantiene íntegra su exigibilidad y está vigente para efectos del presente seguimiento.* *Resulta necesario, en el presente seguimiento, precisar el alcance del requerimiento, dado que su lectura aislada podría conducir erróneamente a entender que se trata de una obligación de carácter exclusivamente reactivo, agotada con la sola caracterización de las unidades territoriales que ingresan al área de influencia tras cada expansión de la curva acústica. Tal interpretación resulta incompleta desde el punto de vista técnico, en la medida en que la curva LDN 65 dB constituye uno de los principales indicadores de desempeño ambiental del proyecto, pues refleja la efectividad de las medidas de manejo ambiental implementadas, tales como las cuotas de ruido, la reconversión tecnológica de la flota, las restricciones operativas y los procedimientos de abatimiento de ruido, entre*		

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

ACTA 562 DEL 31 DE AGOSTO DE 2022.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

otras. Por consiguiente, la evolución de la curva no debe ser leída únicamente como un dato cartográfico, sino como un indicador del estado ambiental del proyecto.

Bajo este entendimiento, el requerimiento parte del supuesto técnico de que el incremento de la curva constituye un evento excepcional y no una situación estructural ni recurrente, razón por la cual la obligación de caracterizar las unidades territoriales adicionales fue concebida como una medida de contingencia y no como un mecanismo de gestión rutinaria de un crecimiento sostenido. Leído de manera sistemática con el resto del marco del proyecto, el requerimiento debe entenderse como una obligación que comprende un componente correctivo, consistente en la caracterización de las unidades territoriales adicionales cuando la curva crezca, y un componente preventivo implícito, consistente en garantizar que las medidas de manejo ambiental sean efectivas y que el comportamiento de la curva tienda a la estabilización o reducción y no a la expansión sostenida. Una lectura limitada al primer componente derivaría en un escenario regulatorio paradójico en el cual el incumplimiento de las medidas de mitigación, manifestado en la expansión de la curva, generaría más obligaciones de caracterización que, una vez cumplidas formalmente, saldarían el requerimiento sin que en ningún momento se cuestione la causa raíz del fenómeno ni la efectividad del Plan de Manejo Ambiental.

Frente al comportamiento de la curva acústica, el presente seguimiento permite documentar un aspecto de especial relevancia, consistente en que la curva LDN 65 dB del Aeropuerto Internacional El Dorado ha presentado un comportamiento de expansión a lo largo de las distintas modelaciones realizadas como se analiza en 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" del presente acto administrativo.

La curva no solo no se ha estabilizado, sino que ha mantenido una tendencia expansiva sostenida entre cada ejercicio de modelación, con la consecuente incorporación progresiva de nuevas zonas habitadas y población expuesta al área de influencia acústica del proyecto. En un escenario de cumplimiento adecuado del Plan de Manejo Ambiental, la expectativa técnica sería que la curva tendiera a estabilizarse o incluso a reducirse en el tiempo, como resultado de la entrada en operación progresiva de medidas como la reconversión tecnológica de la flota, la optimización de procedimientos operacionales y la redistribución del espacio aéreo, entre otras. El comportamiento contrario observado constituye una señal que evidencia limitaciones en la eficacia de las medidas actualmente implementadas.

A su vez, en la medida en que la curva crece y la AEROCIVIL no caracteriza de manera integral las unidades territoriales adicionales, el diagnóstico socioeconómico del proyecto se mantiene desactualizado y desfasado respecto al área real de influencia, lo que impide diseñar e implementar medidas de manejo ambiental ajustadas a la realidad territorial del proyecto.

En el marco del análisis del ICA 21, correspondiente al periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. Así mismo, una vez revisado el expediente LAM0209, no se identifica comunicación o radicado alguno que permita evidenciar la presentación de los resultados obtenidos mediante la red de monitoreo de ruido en los términos exigidos, incluyendo la identificación y caracterización de las unidades territoriales adicionales correspondientes al periodo objeto del presente seguimiento.
Con el fin de contextualizar el estado actual del cumplimiento, resulta pertinente revisar las actuaciones reportadas por la AEROCIVIL en los informes inmediatamente anteriores. Frente a este requerimiento, mediante Formato ICA 3A incluido en el ICA 20, la AEROCIVIL manifestó lo siguiente:

> *"(…)*
> *Teniendo en cuenta la necesidad de actualizar la caracterización socioeconómica conforme se actualice la curva de 65dB LDN, durante el periodo de reporte, se utilizó la curva de 65 dB producto de la modelación del año 2023 y se identificaron en total 52 sectores catastrales, es decir, 11 sectores adicionales a los*

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

ACTA 562 DEL 31 DE AGOSTO DE 2022.		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
caracterizados en el Estudio de Impacto Ambiental - EIA, sobre los cuales se debe hacer la aplicación de la ficha barrial. La ficha barrial es un instrumento que se diseñó con el objetivo de recolectar información del componente demográfico, servicios públicos, salud, educación, vivienda, medios de comunicación, predial, mercado laboral, empresas productivas, proyectos, centros nucleados, servicios culturales, organizaciones sociales y comunitarias. La ficha barrial y las unidades identificadas se encuentran en el Anexo 5. Gestión social - 5.1 Ficha Barrial. *(…)"* *No obstante, al analizar la documentación allegada y las medidas adoptadas, se identifican vacíos sustanciales en el cumplimiento efectivo del requerimiento, tanto en su componente posterior o correctivo, entendido como la obligación de caracterizar las unidades territoriales adicionales que ingresan al área de influencia como resultado de la expansión de la curva acústica, como en su componente preventivo, asociado a la necesidad de analizar las causas de dicho comportamiento y garantizar la efectividad de las medidas de manejo ambiental para evitar su crecimiento sostenido.* *Frente al componente posterior, si bien se reconoce la existencia de 11 sectores catastrales adicionales producto de la expansión de la curva entre 2021 y 2023, la AEROCIVIL únicamente allegó una ficha barrial, sin evidencia del abordaje individual y diferenciado para cada uno de los 11 sectores incorporados, ni soporte técnico que demuestre el levantamiento, validación y consolidación de la información socioeconómica para la totalidad de las unidades territoriales adicionales identificadas. Tal entrega resulta manifiestamente insuficiente frente a la magnitud y profundidad del requerimiento. Frente al componente preventivo, la AEROCIVIL no presenta análisis alguno sobre las causas del crecimiento sostenido de la curva acústica entre 2021 y 2023, y ahora 2024 con la revisión del ICA 21 ni sobre la efectividad de las medidas de manejo ambiental implementadas, ni sobre las acciones correctivas o complementarias que se adoptarían para revertir la tendencia expansiva. Tampoco se establece cronograma ni plan de acción para la caracterización integral de las unidades territoriales pendientes ni para la actualización del diagnóstico socioeconómico ante futuras expansiones de la curva.* *A partir de la revisión, se concluye que las actuaciones reportadas por la AEROCIVIL en los seguimientos previos resultan insuficientes y, en lo que respecta al periodo objeto del presente seguimiento, no se aportó información alguna sobre el requerimiento.* *En consecuencia, la AEROCIVIL no da cumplimiento a la obligación, razón por la cual se solicita su respectiva reiteración, en el sentido de exigir la presentación de la caracterización integral, individual y soportada de la totalidad de las unidades territoriales adicionales incorporadas al área de influencia por efecto de la expansión de la curva acústica LDN 65 dB, junto con un análisis técnico de las causas del comportamiento expansivo sostenido de la curva entre las modelaciones de referencia, la evaluación de la efectividad agregada de las medidas de manejo ambiental implementadas en materia de ruido aeronáutico, las acciones correctivas y complementarias que se adoptarán para revertir la tendencia expansiva con su correspondiente cronograma, indicadores de seguimiento y metas verificables, así como el cronograma de actualización permanente del diagnóstico socioeconómico ante futuras expansiones del contorno acústico.*		

AUTO 9680 DEL 22 DE NOVIEMBRE DE 2023		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
ARTÍCULO PRIMERO. *- Reiterar a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil – AEROCIVIL-, con NIT 899.999.059-3, titular de la Licencia Ambiental otorgada mediante 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, en el Departamento de Cundinamarca, el cumplimiento de las siguientes obligaciones y/o requerimientos establecidos en los actos administrativos que se enuncian a continuación, de conformidad con lo establecido en la parte motiva del presente acto administrativo:*		

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

AUTO 9680 DEL 22 DE NOVIEMBRE DE 2023		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
3. Presentar los soportes documentales que soporten la medida de abstenerse de iniciar a operar 24 horas hasta tanto se dé el cumplimiento total a lo dispuesto en el numeral 8 del Artículo Octavo de la Resolución 1034 de 2015, en cumplimiento del numeral 30 del Artículo Primero del Auto 1678 del 19 de abril del 2018, numeral 60 del Artículo Primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017 y numeral 5 del Artículo Primero del Auto 620 de 15 de febrero de 2021.	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Numeral 8 del artículo octavo de la Resolución 1034 de 2015.* • *Numeral 60 del Artículo Primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017.* • *Numeral 30 del Artículo Primero del Auto 1678 del 19 de abril del 2018.* • *Numeral 5 del Artículo Primero del Auto 620 de 15 de febrero de 2021*		
Análisis del cumplimiento		
Ver análisis de cumplimiento en el requerimiento 36 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.		
ARTÍCULO QUINTO. *- Requerir a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil -AEROCIVIL-, con NIT 899.999.059-3, para que presente en un plazo no superior a tres (3) meses contados a partir de la ejecutoria de la presente resolución las metas e indicadores en función de las siguientes medidas ambientales de la ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y control de Ruido, en cumplimiento del subnumeral 1.4. artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.*		
1.Realizar 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. *2. Efectuar la aplicación de las trayectorias de vuelo determinadas en el AIPSKBO bajo el concepto de abatimiento de ruido; para ello, se aplicará bajo cumplimiento a disposiciones de ruido del Reglamento Aeronáutico de Colombia, la actualización del manual de abatimiento de ruido - SKBO, mediante acto administrativo expedido por la Aeronáutica Civil.* *3. Realizar la remisión trianual ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales informes y/o soportes técnicos de implementación y cumplimiento del Manual de abatimiento de ruido, actualizado mediante la Resolución 1915 del 6 de octubre del 2020 de la Aerocivil.* *4. Emplear tecnología de procedimientos PBN/RNAV, por parte de los explotadores aéreos que operan en el Aeropuerto Internacional El Dorado, en sus aeronaves, y presentar informes previamente del avance de integración de estos nuevos sistemas en su flota aérea.* *5. Incorporar la aplicación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado, generando registro de las sanciones impuestas en el marco de aplicación de dicho protocolo.* *6. Presentar 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 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.*	***Temporal***	***NO***

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

AUTO 9680 DEL 22 DE NOVIEMBRE DE 2023		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
7. Llevar a cabo acciones que prevengan los incumplimientos a los niveles de ruido, para lo cual se deberá presentar un informe semestral que relacione las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. *8. Ejecutar acciones dirigidas a enfrentar los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia relacionados con el componente ruido.* *9. Llevar a cabo de manera anual la capacitación de pilotos por parte de los operadores aéreos en el uso de mejores técnicas de aproximación y despegue, demostrando documentalmente la suficiencia para poner en práctica las técnicas impartidas.* *10. Remitir el 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.* *11. Presentar los análisis de los niveles de presión sonora registrados para el periodo ICA 16, considerando la incertidumbre de +/-2dBA, respecto a la línea base del año 2019, en cumplimiento de la ficha PSM 01 Manejo y control de ruido y del parágrafo del artículo primero de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022.*		
Análisis del cumplimiento		
La obligación de ajustar las metas e indicadores de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-01 "Manejo y Control de Ruido" nace en el subnumeral 1.4 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. En ese acto administrativo se le impuso a la AEROCIVIL el deber de armonizar las metas e indicadores de la ficha con las modificaciones introducidas a la licencia ambiental del proyecto. *En desarrollo de esta exigencia, y analizado en el Concepto Técnico 6332 del jueves, 28 de septiembre de 2023 acogido mediante Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023, la AEROCIVIL allegó la Ficha PMA-01 actualizada mediante la comunicación con radicado ANLA 2022134574-1-000 del 30 de junio de 2022. Sin embargo, al revisar el contenido del documento se evidenció que el ajuste solo incluyó las metas e indicadores correspondientes a las medidas de manejo 1, 2 y 3 (asociadas al cumplimiento de la cuota de ruido de carácter ambiental, las restricciones operacionales y la implementación del Sistema Cuota de Ruido en la operación logística), dejando por fuera las otras medidas restantes de la Ficha.* *En ese Concepto Técnico correspondiente al ICA 16 (periodo comprendido entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 2022), esta Autoridad evidenció que la actualización presentada por el titular era parcial, pues no incluyó las metas ni los indicadores asociados a las once medidas adicionales de la Ficha PMA-01, relacionadas con la capacitación de operadores aéreos, la aplicación de trayectorias de vuelo bajo el concepto de abatimiento de ruido, la remisión trianual del Manual de Abatimiento de Ruido, la implementación de procedimientos PBN/RNAV, la aplicación del Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento adoptado por la Resolución 1599 de 26 de agosto de 2020, de la AEROCIVIL, las acciones frente a incumplimientos a los niveles de ruido en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la capacitación anual de pilotos y la remisión semestral del informe de usuarios en el marco de la solicitud de conceptos de altura de competencia de la UAEAC, entre otras.* *Como consecuencia de este hallazgo, esta Autoridad formuló el respectivo requerimiento, el cual fue acogido mediante el artículo quinto del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023, otorgando a la AEROCIVIL un plazo no superior a tres meses contados a partir de la ejecutoria del referido acto administrativo para presentar las metas e indicadores ambientales de las medidas pendientes de la Ficha PMA-01.* *Con relación a la trazabilidad de la obligación en los seguimientos subsiguientes, cabe aclarar que, en el seguimiento ambiental realizado durante el año 2024, la obligación contenida en el artículo quinto del Auto 9680 de*		

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

AUTO 9680 DEL 22 DE NOVIEMBRE DE 2023		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
2023 no fue reiterada en el correspondiente acto administrativo, teniendo en cuenta los plazos del seguimiento que rigieron para ese ICA. Posteriormente, en el seguimiento adelantado en el año 2025, la obligación tampoco fue incluida en el apartado de requerimientos reiterados, debido a un error de transcripción en la consolidación del respectivo Concepto Técnico, y no a una decisión expresa de esta Autoridad de archivar, modificar o dar por cumplida la obligación. *Por lo tanto, la obligación establecida en el artículo quinto del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 sigue plenamente exigible y vigente para los efectos del presente seguimiento, en tanto su contenido sustantivo no ha sido alterado, reemplazado ni justificado como cumplido por ninguno de los actos administrativos posteriores emitidos en el expediente LAM0209.* *Ahora bien, en el marco del análisis del ICA 21, correspondiente al periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", instrumento fundamental para la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *No obstante, el titular radicó ante esta Autoridad dos comunicaciones relacionadas con el cumplimiento de la presente obligación, las cuales se analizan a continuación.* *En primer lugar, mediante radicado ANLA 20256200579152 del 21 de mayo de 2025, el titular indica:* *"(…) En atención al cumplimiento de los requerimientos establecidos en el marco de la presente actuación administrativa, la Aeronáutica Civil hace entrega del Anexo 'ART 5 REQ 10', en el cual se compila la documentación soporte correspondiente al numeral en referencia, dando respuesta concreta a lo solicitado por esa Autoridad Ambiental (…)"* *Para tal efecto remite el documento denominado "INFORME CONCEPTOS USO DEL SUELO Y MITIGACIÓN DE IMPACTOS DE RUIDO Febrero 2025 – Bogotá D.C.". Al revisar este documento se observa que se trata de un informe en el cual la AEROCIVIL presenta una relación de solicitudes de concepto de uso del suelo asociadas a proyectos localizados en el área de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado, para los años 2022, 2023 y 2024, e incluye información como número de radicado, entidad solicitante, tipo de proyecto, localización y objeto de la solicitud. El informe también incorpora análisis generales de compatibilidad del uso del suelo frente a la exposición al ruido aeronáutico, en los cuales se concluye de manera reiterada la incompatibilidad del uso residencial en zonas de influencia del aeropuerto, junto con recomendaciones generales de mitigación, principalmente asociadas a medidas de aislamiento acústico. Sin embargo, el documento se presenta de forma descriptiva y agregada, sin detallar de manera individual, estructurada y trazable el contenido de los conceptos emitidos para cada solicitud, y sin formular metas e indicadores ambientales asociados a la medida de manejo correspondiente al numeral 10 de la Ficha PMA-01.* *En segundo lugar, mediante radicado ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025, el titular presenta los ajustes a las medidas correspondientes al componente atmosférico del Plan de Manejo Ambiental, dentro de los cuales incluye la actualización de la Ficha PMA-01 con la formulación de los siguientes indicadores, RIF (Remisión de Informes de Flota), RCAR (Remisión de Cumplimiento del Abatimiento de Ruido), %PBN/RNAV (Indicador de Reporte de Procedimientos PBN/RNAV), RMRA (Reporte de Medición de Ruido Aéreo), IRB (Indicador de Revisión Bianual), ASR (Acciones frente a Sanciones por Ruido) y ECA (Indicador de Remisión de Cumplimiento Acústico).* *A partir de la revisión técnica de los indicadores allegados mediante el citado radicado, esta Autoridad reconoce el avance del titular respecto a la formulación de los indicadores asociados a las medidas de la Ficha PMA-01. No obstante, la totalidad de los indicadores presentados evidencia un patrón estructural común que impide tener por cumplida la obligación, dado que todos corresponden a indicadores de gestión documental, orientados a verificar el cumplimiento de obligaciones de reporte, remisión o entrega de información, sin incorporar variables cuantificables que permitan evaluar el desempeño ambiental de las medidas de manejo asociadas ni la variación*		

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

AUTO 9680 DEL 22 DE NOVIEMBRE DE 2023		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
del impacto por ruido aeronáutico objeto de gestión. La verificación detallada del alcance, la formulación metodológica y las limitaciones técnicas identificadas para cada uno de los indicadores es objeto de evaluación específica en el análisis de la obligación correspondiente al numeral 12 del artículo segundo del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, del presente acto administrativo, en el cual se concluye que los indicadores asociados a medidas de manejo ambiental deben orientarse a medir resultados verificables frente al impacto identificado, incorporar variables cuantificables, contar con línea base y metas definidas, y permitir evaluar la eficacia de las medidas implementadas para la prevención, mitigación o control del impacto ambiental. *Al contrastar la información allegada por las dos vías referidas con el alcance del requerimiento, se establece que ninguna de las dos respuestas atiende sustancialmente el objeto de la obligación. La primera comunicación (radicado 20256200579152) corresponde a un informe descriptivo de gestión en materia de conceptos de uso del suelo, sin que en él se presenten metas ni indicadores formales. La segunda comunicación (radicado 20256200579172) sí presenta una formulación formal de indicadores, pero estos no corresponden a indicadores de desempeño ambiental, sino a indicadores de gestión documental, conforme se desarrolla en detalle en el análisis del numeral 12 del artículo segundo del Auto 11705 de 2024 del presente acto administrativo. En consecuencia, si bien el titular presenta una respuesta formal a la obligación, dicha respuesta no satisface el propósito sustancial del requerimiento, en tanto los indicadores propuestos no permiten evaluar el desempeño ambiental de las medidas de manejo del ruido aeronáutico ni la efectividad de las acciones implementadas frente al impacto objeto de gestión.* *Adicionalmente, debe precisarse que el plazo de tres meses otorgado por el artículo quinto del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 se encuentra ampliamente vencido a la fecha del presente seguimiento, sin que la AEROCIVIL haya cumplido oportunamente con la presentación de las metas e indicadores requeridos en los términos exigidos por la norma.* *Además, cabe aclarar que el requerimiento contenido en el Artículo Quinto del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023, se formuló en el contexto del seguimiento ambiental de un periodo de gestión específico, con el objetivo de que las metas e indicadores solicitados permitieran medir el desempeño ambiental de la AEROCIVIL precisamente durante ese periodo. En ese sentido, la obligación estaba temporalmente limitada, así que la información debía construirse, presentarse y aplicarse con relación al período que fuera objeto de análisis que dio origen al requerimiento.* *Una vez efectuada la revisión integral de la información allegada por el titular durante el periodo objeto del presente seguimiento, esta Autoridad concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento al artículo quinto del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023.*		

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
ARTÍCULO 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:*		
1. Presentar los siguientes ajustes a la propuesta metodológica en su segunda parte, relacionada con las características técnicas de modelación:		
b. Presentar la siguiente información técnica: *i. Informe técnico que soporte los procesos realizados en cada uno de los escenarios modelados.* *ii. Archivos cartográficos y topográficos utilizados para la modelación del entorno y caracterización de fuentes de emisión de ruido de todos y cada uno de los escenarios modelados.*	***Temporal***	***NO***

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
iii. Archivos ejecutables de las modelaciones. *iv. Información cartográfica utilizada para los análisis (división políticoadministrativa, usos de suelo, población expuesta, entre otros).* *v. Archivos de salida en formato shape con las isófonas obtenidas en cada escenario modelado.*		
Análisis del cumplimiento		
En relación con el literal b), correspondiente al aporte de la información alfanumérica y geográfica, así como de los anexos asociados a la modelación de ruido, esta Autoridad Nacional se permite pronunciarse en los siguientes términos: *Frente al ordinal i - Informe técnico de soporte de los procesos realizados en cada escenario:* *La información aportada mediante las comunicaciones con radicado ANLA 20256201264962 del 14 de octubre de 2025 y 20256201264922 del 14 de octubre de 2025, corresponde a una propuesta metodológica, no a un informe técnico de resultados. En consecuencia, a la fecha de elaboración del Concepto Técnico que se acoge en el presente acto administrativo, los modelos acústicos de los tres escenarios definidos en la metodología no han sido ejecutados ni sus resultados presentados ante esta Autoridad* *Frente al ordinal ii - Archivos cartográficos y topográficos para la modelación del entorno y caracterización de fuentes:* *La información aportada mediante las comunicaciones con radicado ANLA 20256201264962 del 14 de octubre de 2025 y 20256201264922 del 14 de octubre de 2025, corresponde a una propuesta metodológica, dentro de la cual se relacionan las fuentes de información cartográfica y topográfica que serán utilizadas; sin embargo, estas no fueron allegadas como soporte de la presente radicación. En particular, se identifican como insumos declarados las curvas de nivel provenientes de la Infraestructura Integrada de Datos Espaciales del Distrito Capital (IDECA), para la representación de la topografía del terreno dentro del dominio de estudio, así como los polígonos de edificaciones con su respectiva altura y área, igualmente tomados de IDECA. No obstante, como se indicó previamente, no se adjuntó la información requerida como soporte de los resultados de la modelación predictiva.* *Frente al ordinal iii - Archivos ejecutables de las modelaciones:* *La información aportada mediante la comunicación con radicado ANLA 20256201140342 corresponde a una propuesta metodológica; en tal sentido, y dada la naturaleza de la información suministrada, los archivos ejecutables de los modelos acústicos no fueron allegados con la presente radicación.* *Frente al ordinal v - Archivos de salida en formato shapefile con las isófonas de cada escenario:* *La información aportada mediante las comunicaciones con radicado ANLA 20256201264962 del 14 de octubre de 2025 y 20256201264922 del 14 de octubre de 2025 corresponde a una propuesta metodológica; en tal sentido, y dada la naturaleza del entregable, no se allegan los archivos de salida en formato shapefile con las isófonas resultantes de cada escenario, toda vez que los modelos acústicos aún no han sido ejecutados.*		
c. Con la información técnica recopilada, se deberá posibilitar lo siguiente: *i. Análisis de impactos sinérgicos y acumulativos de la operación del recinto de prueba de motores, en relación con las demás actividades que realiza el aeropuerto.* *ii. Población expuesta para los indicadores de largo plazo, 24 horas y durante los periodos de ensayo.*	***Temporal***	***NO***

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
iii. Identificación de áreas de sensibilidad en función de los usos de suelo y la población expuesta, para los indicadores de largo plazo, 24 horas y durante los periodos de ensayo. *Lo anterior en cumplimiento del subnumeral 1.1.1 del subnumeral 1.1 del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, artículo tercero de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 y literales c, d, e del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022.*		
Análisis del cumplimiento		
Frente al requerimiento asociado a los análisis indicados en los ordinales i, ii y iii del literal c, de acuerdo con la información aportada por la AEROCIVIL frente al documento metodológico radicado mediante comunicación con radicado ANLA 20256201140342 del 9 de julio de 2025 esta Autoridad Nacional presenta sus consideraciones de acuerdo con lo siguiente: *Frente al ordinal i - Análisis de impactos sinérgicos y acumulativos de la operación del recinto de prueba de motores en relación con las demás actividades aeroportuarias:* *El documento metodológico contempla expresamente el análisis de impactos sinérgicos y acumulativos a través de la estructura de tres escenarios escalonados, siendo el Escenario III que combina la operación del recinto más las operaciones en tierra, más las operaciones aéreas de las dos pistas, el instrumento diseñado para cuantificar el efecto acumulado de todas las fuentes sonoras del aeródromo sobre el entorno.* *No obstante, frente al ordinal i, esta Autoridad advierte sobre una limitación metodológica de fondo que afecta la validez del análisis sinérgico propuesto: el Escenario III utiliza como componente aéreo el modelo de operaciones del año 2019, en tal sentido, sobre este punto se considera necesario validar la necesidad de actualizar dicho ejercicio con los valores del modelo MPR_SKBO_2024, toda vez que este presenta un incremento del tráfico aéreo considerable.* *Frente al ordinal ii - Población expuesta para los indicadores de largo plazo, 24 horas y durante los períodos de ensayo:* *El documento metodológico establece en la sección 5.4.3 la metodología para el cálculo de población expuesta, que consiste en la intersección espacial de las curvas de ruido — isófonas de los indicadores LAeqD, LAeqN, LAeq 24 horas y LDN - con los datos de infraestructura construida (área construida, uso del suelo, número de pisos) procedentes de la GDB de IDECA y del PBOT de Funza, aplicando un factor de habitantes por metro cuadrado para estimar la población dentro de cada rango de nivel sonoro. El área de referencia para este cálculo se define mediante la isófona de 50 dB(A) del indicador LAeqN menos el valor de incertidumbre del modelo.* *Sobre este punto, es importante considerar que en el municipio de Funza se debe garantizar el cumplimiento de los niveles de ruido ambiental, toda vez que ninguna fuente fija de emisión puede generar aportes que conlleven a superar los niveles máximos de ruido ambiental (entendidos como la sumatoria general de las fuentes presentes) en los sectores donde se emplazan los receptores. Esta exigencia cobra especial relevancia cuando dichos receptores se localizan en zonas altamente sensibles, como aquellas clasificadas en sector D durante el período nocturno, condición en la cual pueden presentarse fenómenos asociados a gradientes negativos de temperatura que favorecen la propagación e incrementan la incidencia de la emisión sonora de la fuente.* *Frente al ordinal iii - Identificación de áreas de sensibilidad en función de los usos de suelo y la población expuesta, para los indicadores de largo plazo, 24 horas y durante los períodos de ensayo:* *El documento metodológico contempla en la sección 5.4.2 la definición de áreas acústicas de alta sensibilidad, identificadas mediante la yuxtaposición cartográfica de las isófonas resultantes del modelo con la localización de infraestructura social de interés tomada de las bases de datos de IDECA y del PBOT de Funza. Este enfoque es consistente con los criterios del Sector A de la Tabla 1 de la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006, que establece*		

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
los estándares más restrictivos para este tipo de usos del suelo, y con el criterio adoptado por la propia metodología de usar la isófona de 50 dB(A) como límite del área de influencia. *No obstante, se reitera a la AEROCIVIL que, para efectos de la evaluación correspondiente, deberá considerar que las fuentes fijas no pueden generar aportes que conlleven a superar los niveles máximos de ruido ambiental establecidos en la Resolución 627 de 2006, particularmente en sectores de mayor restricción, como los presentes en el municipio de Funza, donde se identifican áreas con características asociadas al Sector D para ruido ambiental.*		
2. Ajustar la propuesta metodológica en su primera parte, relacionada con las características de la población expuesta, en el sentido de: *(…)* *b. Presentar la información geográfica y cartográfica correspondiente al establecimiento del área de influencia específica para la operación del recinto de prueba de motores, conforme a lo señalado por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS mediante la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 por la cual se modifica y consolida el Modelo de Almacenamiento Geográfico contenido en la Metodología General para la presentación de Estudios Ambientales y en el Manual de Seguimiento Ambiental de Proyectos.* *Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 1.1.1 del subnumeral 1.1 del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, artículo tercero de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 y literal e del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201264922 y 20256201264962 de 14 de octubre de 2025, presenta respuesta a los requerimientos establecidos por esta Autoridad mediante el Auto 5532 del 18 de julio de 2024, indicando lo siguiente respecto a este requerimiento: *"(…)* ***Respuesta:*** *Con el propósito de dar cumplimiento al presente requerimiento, la AEROCIVIL incluyó dentro del documento denominado* ***METODOLOGÍA PARA LA MODELACIÓN DE PROPAGACIÓN DE RUIDO GENERADO POR USO 24 HORAS DEL RECINTO DE PRUEBA DE MOTORES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO DE BOGOTÁ D.C-2025****, el apartado* ***4.5.INFORMACIÓN CARTOGRÁFICA A UTILIZAR*** *se menciona la información se va a utilizar para el establecimiento del área de influencia específica para la operación del recinto de prueba de motores (…)"* *En revisión del numeral citado por la AEROCIVIL en su respuesta, se halla la siguiente información:* *"(…)* ***4.6 INFORMACION CARTOGRAFICA A UTILIZAR.*** ***4.6.1 INFORMACIÓN GEOMETRICA*** *La información de las geometrías (datos de líneas, puntos, polígonos) que se emplea metodológicamente para idealizar los modelos será tomada de la Infraestructura Integrada de Datos Espaciales del Distrito Capital IDECA para la ciudad de Bogotá D.C. En el caso del Municipio de Funza la información se obtendrá mediante el Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) aprobado por el Decreto Municipal No 0056 del 10 de noviembre de 2015. Es de resaltar que, tanto para el distrito capital como para el municipio de Funza, se consideran como información y datos primarios del componente geográfico y cartográfico, aquellos que hayan sido suministrados y validados por las entidades territoriales competentes dado que, en el marco de sus funciones institucionales son facultados para la información de carácter público incluyendo censos territoriales.*		

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

Esta información será obtenida a partir de las bases de datos geográficas (GDB) de las entidades territoriales competentes que contiene entre otros datos:

1. División político-administrativa.
2. Localidad, municipio y vereda (acto administrativo, nombre, identificador, área)
3. Barrio (localidad, nombre, código)
4. Predio (código, manzana, uso, descripción, sector)
5. Construcciones (identificador, código, numero pisos)
6. Clasificación del suelo.
7. Censo poblacional.

Generando como resultado el mayor grado de precisión espacial y real del entorno de estudio para la proyección de niveles de ruido por la operación del recinto prueba de motores con la trascendía de impactos a las comunidades aledañas al aeropuerto. Teniendo en cuenta el marco normativo y legislativo que faculta a las entidades territoriales de la veracidad de su información y de carácter público para el tratamiento de información relevante.

4.6.1 INFORMACIÓN POBLACIONAL

La información poblacional para la ciudad de Bogotá D.C. para realizar los cálculos de población expuesta para los escenarios de los modelos acústicos serán adquiridas mediante las disposiciones documentales por parte de la secretaria Distrital de Planeación SDP. Ya que en el marco del Decreto Distrital 432 de 2022, son funciones básicas de la secretaria las siguientes, por lo cual se valida como información real, primaria y confiable:

"(…) e) Recopilar, proveer y consolidar la información, las estadísticas, los modelos y los indicadores económicos, sociales, culturales, ambientales, territoriales, de productividad y de competitividad, para la toma de decisiones de la Administración Distrital y que permita la promoción nacional e internacional del Distrito Capital. (…)"

Esta información fue obtenida en archivo digital (PDF) que contiene entre otros datos:

1. Unidad territorial.
2. Localidad.
3. Proyección de población estimada por localidades 2005-2020.

Para el caso del municipio de Funza, la información poblacional estimada para realizar los cálculos de población expuesta será adquirida por parte del Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE. En razón a que de conformidad con el Decreto 262 de 2004, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE tiene como objetivos garantizar la producción, disponibilidad y calidad de la información estadística estratégica, y dirigir, planear, ejecutar, coordinar, regular y evaluar la producción y difusión de información oficial básica.

Así, teniendo en cuenta la misionalidad y alcance de la entidad en censos poblacionales para el municipio de Funza como información primaria que permite la relación de habitantes expuestos, se determinan los siguientes datos:

1. Demografía y población 2018 (…)"

Con relación a lo anterior, si bien es indispensable conocer el origen de la información que haga parte del consolidado de datos que sean utilizados para generar la información geográfica y cartográfica del área de

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
influencia específica para la operación del recinto de prueba de motores, tal como lo describe la AEROCIVIL en el documento ***METODOLOGÍA PARA LA MODELACIÓN DE PROPAGACIÓN DE RUIDO GENERADO POR USO 24 HORAS DEL RECINTO DE PRUEBA DE MOTORES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO DE BOGOTÁ D.C-****2025, tanto para la ciudad de Bogotá como para el municipio de Funza, entre la que se encuentran las bases de datos del IDECA, Secretaria Distrital de Planeación SDP, Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) aprobado por el Decreto Municipal No 0056 del 10 de noviembre de 2015, Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE y bases de datos geográficas (GDB) de las entidades territoriales competentes y la cual debe hacer parte de la metodología, la información aquí suministrada por AEROCIVIL no da alcance al cumplimiento de este requerimiento, puesto que el mismo es claro en indicar que se debe* ***presentar*** *como parte del ajuste de la propuesta metodológica en su primera parte, relacionada con las características de la población expuesta,* ***la información geográfica y cartográfica correspondiente al establecimiento del área de influencia específica para la operación del recinto de prueba de motores, conforme a lo señalado por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS mediante la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016****, información que no es incluida en la respuesta a este requerimiento por parte de la AEROCIVIL.* *De acuerdo con lo anterior, se considera el incumplimiento del presente requerimiento respecto del cual se genera la reiteración pertinente.*		
c. Adicionar a la metodología acciones encaminadas al desarrollo de procesos de información y socialización dirigidos a las comunidades y autoridades que hagan parte del área de influencia específica a identificar, sobre el modelo acústico refinado de la operación del recinto de prueba de motores, así como del cumplimiento a las obligaciones impuestas por esta Autoridad mediante el artículo tercero de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022 para el paso de la operación del recinto de prueba de motores de Fase II a Fase III; en estos espacios la AEROCIVIL deberá atender, gestionar y dar respuesta a cada una de las inquietudes y peticiones que surjan por parte de las comunidades y autoridades involucradas y que hagan parte del proceso por pertenecer al área de influencia que sea establecida como específica para la operación del recinto de prueba de motores, así como se deberán establecer los compromisos a que haya lugar, dejando claramente descrito el plazo de su cumplimiento y consecuencia presentar los soportes de cierre de los mismos. Estos procesos de información deberán llevarse a cabo previo a la solicitud por parte de la AEROCIVIL ante la ANLA de autorización para el paso de la operación del recinto de prueba de motores de Fase II a Fase III, por lo tanto, los soportes documentales producto de estas actividades harán parte de las obligaciones establecidas a AEROCIVIL como prerrequisito para el paso de Fase II a Fase III en lo que respecta a la operación del recinto de prueba de motores. *Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 1.1.1 del subnumeral 1.1 del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, artículo tercero de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 y el literal f del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201264922 y 20256201264962 de 14 de octubre de 2025, presenta respuesta a los requerimientos establecidos por esta Autoridad mediante el Auto 5532 del 18 de julio de 2024, indicando lo siguiente respecto a este requerimiento: *"(…)* ***Respuesta:*** *Con el propósito de dar cumplimiento al presente requerimiento, la AEROCIVIL incluyó dentro del documento denominado* ***METODOLOGÍA PARA LA MODELACIÓN DE PROPAGACIÓN DE RUIDO GENERADO POR USO 24 HORAS DEL RECINTO DE PRUEBA DE MOTORES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO DE BOGOTÁ D.C-2025****, el apartado* ***5.5 METODOLOGIA PARTE 3****, en el cual se incluyen las acciones de carácter social.*		

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

Cabe mencionar que, con el ánimo de otorgar un sentido lógico al documento, la Parte Metodológica 1 se orientó a los aspectos relacionados con la modelación, la Parte Metodológica 2 se enfocó en la definición de las áreas de influencia y la Parte Metodológica 3 se enfocó en el componente social.

En este sentido, en el documento mencionado, los ajustes se consignaron en la tercera parte metodológica y no en la primera, como se indicó inicialmente en el requerimiento (…)"

En verificación del numeral citado por la AEROCIVIL en su respuesta, se observa en la parte 3 del documento ***METODOLOGÍA PARA LA MODELACIÓN DE PROPAGACIÓN DE RUIDO GENERADO POR USO 24 HORAS DEL RECINTO DE PRUEBA DE MOTORES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO DE BOGOTÁ D.C-2025****, la inclusión de la siguiente información, que describe de manera clara las acciones a desarrollar como parte de los procesos informativos y de divulgación que pretende efectuar la AEROCIVIL respecto al funcionamiento del recinto de prueba de motores y lo que significa el paso de su operación de fase II a fase III, esto resaltando en el marco de un enfoque participativo tal como se describe de manera textual a continuación:*

"(…)

5.5.2 ENFOQUE METODOLÓGICO.

El estudio parte del análisis del área de influencia del recinto de prueba de motores, desarrollado en paralelo con acciones de información y relacionamiento con las comunidades vecinas a la terminal aérea de Bogotá (SKBO). La participación comunitaria se considera esencial para el cumplimiento del Plan de Manejo Ambiental (PMA), en el marco de la Licencia Ambiental No. 1728 de 2021, integrando un enfoque de gestión social y comunicación participativa dentro del estudio técnico de propagación de ruido.

5.5.2.1 Etapa I - Comunicación y Divulgación

Este componente busca generar espacios de diálogo, encuentro y atención a la ciudadanía, con el propósito de fomentar el conocimiento, la apropiación y la corresponsabilidad frente al desarrollo del proyecto. Asimismo, procura minimizar los posibles impactos sociales, económicos y ambientales, fortaleciendo la confianza entre la comunidad y la Entidad.

La comunicación participativa se concibe como un proceso estratégico que promueve el intercambio bidireccional de información y la construcción colectiva del conocimiento. Según Freire (1985), la comunicación debe basarse en el diálogo horizontal, la escucha activa y la participación consciente de la comunidad.

La divulgación comunitaria se implementa como mecanismo complementario para informar los cambios y modificaciones aprobado la fase I y fase II mediante la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 establecido en las Resoluciones 1728 de 2022 y 301 de 2022, garantizando que las comunidades del área de influencia cuenten con información oportuna, clara y adaptada a su contexto sociocultural.
Estrategias principales:

Reuniones informativas y de participación ciudadana.
Mesas de apropiación comunitaria.
Material divulgativo y piezas informativas.
Cartografía social y entrevistas semiestructuradas.

Para materializar lo anterior es importante que la estrategia sea construida socialmente y que asegure los siguientes productos clave en la comunicación participativa y la divulgación comunitaria, a través de las siguientes estrategias:

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

(Ver tabla "Producto componente comunicación y divulgación" de la página 892 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

5.5.2.2 Etapa II – Trabajo de Campo

El equipo social realizará el levantamiento de información primaria mediante fuentes directas y observación en campo, con el fin de recopilar percepciones, opiniones y puntos de vista de la comunidad. Las actividades metodológicas incluirán:

• Cartografía Social

La cartografía social se desarrollará como una herramienta participativa que permite recopilar y representar información territorial desde la perspectiva de las comunidades locales. Su aplicación tiene como propósito fortalecer la comprensión del contexto social y ambiental en las zonas cercanas a la infraestructura del Recinto de Prueba de Motores, según Chaparro, 2015, a partir del reconocimiento colectivo de los actores sociales, las dinámicas comunitarias, los espacios de interés, los conflictos y los recursos del territorio.

En este sentido, la cartografía social se implementará como un instrumento de participación y comunicación, orientado a identificar los actores y las dinámicas comunitarias, así como a reconocer las zonas de valor ambiental, los espacios comunitarios, los equipamientos y las áreas sensibles o afectadas, incluyendo aquellos lugares que generan preocupación o conflicto dentro del territorio.

Asimismo, busca visibilizar los impactos percibidos por la comunidad, registrando los cambios asociados al ruido, la convivencia y el medio ambiente, y finalmente, fortalecer la participación ciudadana mediante la promoción del diálogo, la confianza y el trabajo conjunto entre la comunidad, la Entidad y el proyecto, contribuyendo al fortalecimiento del relacionamiento social en el área de influencia.

• Entrevistas Semiestructuradas

Como complemento a los ejercicios participativos, las entrevistas semiestructuradas se desarrollarán con líderes sociales y comunitarios con el propósito de obtener información cualitativa sobre las percepciones, necesidades, expectativas y procesos organizativos presentes en las comunidades del área de influencia.

A través de estas entrevistas se busca reconocer las iniciativas locales, las formas de participación ciudadana y las relaciones existentes entre la comunidad y el entorno aeroportuario, aportando a una comprensión más profunda del contexto social. Según Kvale (2011), las entrevistas semiestructuradas permiten explorar las percepciones y experiencias de los participantes de manera flexible, generando información valiosa para el análisis cualitativo en procesos de investigación social.

Las entrevistas se aplicarán de manera individual a líderes previamente identificados, seleccionados por su conocimiento del territorio y su rol representativo dentro de la comunidad. Su objetivo es analizar los impactos percibidos frente a la modificación de los horarios de operación del Recinto de Prueba de Motores y su incidencia en las poblaciones del área de influencia.

5.5.4 RESULTADOS ESPERADOS

Identificación del área de influencia social.
Reconocimiento de actores y redes comunitarias.
Análisis de percepciones sobre la operación del recinto de prueba de motores.
Fortalecimiento del diálogo institucional y la corresponsabilidad ciudadana

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

(…)"

*Respecto a lo anterior, si bien la información presentada es un elemento importante dentro de la metodología, es necesario que la misma se presenta de una manera organizada y estructurada para el abordaje de los diferentes procesos del medio socioeconómico que la misma requiere. Esto teniendo en cuenta que la presente obligación requiere la adición a la metodología de las acciones que se vayan a implementar con objetivos enfocados al suministro de información a los diferentes grupos de valor respecto al modelo acústico refinado de la operación del recinto de prueba de motores, así como del cumplimiento a las obligaciones impuestas por esta Autoridad mediante el artículo tercero de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022 para el paso de la operación del recinto de prueba de motores de Fase II a Fase III. De esta manera, en verificación de la información incluida por AEROCIVIL en el apartado **5.5 METODOLOGIA PARTE 3** del documento **METODOLOGÍA PARA LA MODELACIÓN DE PROPAGACIÓN DE RUIDO GENERADO POR USO 24 HORAS DEL RECINTO DE PRUEBA DE MOTORES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO DE BOGOTÁ D.C-2025**, esa entidad incluye como estrategias principales dentro de los procesos informativos las siguientes:*

- *Reuniones informativas y de participación ciudadana.*
- *Mesas de apropiación comunitaria.*
- *Material divulgativo y piezas informativas.*
- *Cartografía social y entrevistas semiestructuradas.*

Sin embargo, las mismas no se desarrollan, es decir, no se expone el objetivo de cada una en el marco de la presentación de una metodología para la modelación de propagación de ruido generado por la operación del recinto de prueba de motores en condiciones de fase III (24 horas); no se incluye una propuesta de cronograma sobre los procesos informativos a desarrollar ni la periodicidad y proyección de tiempo en que estas acciones se llevarán a cabo; tampoco se exponen las temáticas que se abordarán en los espacios informativos y de socialización ni a través de las piezas de divulgación, de las cuales no se aclara el tipo de piezas divulgativas a utilizar; si bien se menciona que se recogerán las inquietudes y sugerencias de los participantes de los espacios de información, no se indica el tratamiento que se dará a las mismas, así como tampoco incluye el registro de compromisos que surjan y de los cuales se fije claramente el plazo para su cumplimiento.

*Este capítulo de la metodología presentada en respuesta al Auto 5532 del 18 de julio de 2024, no es claro, organizado ni estructurado, pues dentro de las estrategias de procesos de información y divulgación se incluyen las denominadas "Cartografía Social y Entrevistas Semiestructuradas", métodos que la AEROCIVIL en la versión presentada ante la ANLA del ajuste a la "Metodología para la modelación de propagación de ruido generado por uso del recinto de prueba de motores de El Dorado de Bogotá D.C 24 horas" a través de la comunicación con radicado 2023022924-1-000 del 7 de febrero de 2023 (información que fue verificada en el año 2024 con registro en concepto técnico No 3595 del 31 de mayo de 2024 acogido por el Auto 5532 del 18 de julio de 2024), incluyó como **estrategia para la recolección de información primaria** citando lo siguiente:*

"(…)

A partir de la introducción anterior en el presente informe, se aplicaron tres metodologías que permiten tener impresiones importantes a partir del contexto presentado por la comunidad y los objetivos propuestos para esta investigación, donde desde las perspectivas de las ciencias sociales se puede percibir las relacionadas propias que suceden en campo

La cartografía social es entendida como "una metodología participativa y colaborativa de investigación que invita a la reflexión, organización y acción alrededor de una espacio físico y social especifico" (Vélez, Rátiva, Varela, 2012, p. 62). Esta metodología permitió conocer de manera clara los espacios que la comunidad reconoce, y así mismo, generar un relacionamiento con el aeropuerto a partir de su infraestructura y el que hacer en la región.

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

Como su nombre lo indica "la observación participante consiste en dos actividades principales: observar sistemática y controladamente todo lo que acontece en torno del investigador, y participar en una o varias actividades de la población" (Guber, 2001. p. 57). Esta metodología ayudo a analizar cuál es la relación existente por parte de la comunidad con el aeropuerto, pues muchas veces las percepciones de la comunidad se dan en espacios aislados o diferenciales a los construidos para el desarrollo del estudio Social de investigación, haciendo que por medio de la observación se puedan llegar a nuevas realidades.

Por última, La entrevista (semiestructurada), fue uno de los puntos centrales de la investigación ya que fue donde logré desarrollar grandes impresiones de la comunidad aledaña. Ya que se pudo hacer un análisis de los diferentes componentes establecidos en el área de influencia y que se relaciona de forma directa con las realidades de las comunidades. En el Anexo Digital 9 se encuentra el cronograma de actividades referente a la caracterización social referente al área de influencia sensible del recinto prueba de motores acorde a lo indicado el literal g del numeral 1 del Artículo segundo de la Resolución 03111 del 29 de diciembre de 2022. (…)" Cursiva y subrayado fuera del texto original)

Ahora bien, en el documento de ajuste a la misma metodología objeto de revisión en el presente periodo de seguimiento ambiental, la cartografía social y la entrevista semiestructurada son consideradas de la siguiente manera en el apartado 3:

"(…)

El equipo social realizará el levantamiento de información primaria mediante fuentes directas y observación en campo, con el fin de recopilar percepciones, opiniones y puntos de vista de la comunidad. Las actividades metodológicas incluirán:

• Cartografía Social

La cartografía social se desarrollará como una herramienta participativa que permite recopilar y representar información territorial desde la perspectiva de las comunidades locales. Su aplicación tiene como propósito fortalecer la comprensión del contexto social y ambiental en las zonas cercanas a la infraestructura del Recinto de Prueba de Motores, según Chaparro, 2015, a partir del reconocimiento colectivo de los actores sociales, las dinámicas comunitarias, los espacios de interés, los conflictos y los recursos del territorio.

En este sentido, la cartografía social se implementará como un instrumento de participación y comunicación, orientado a identificar los actores y las dinámicas comunitarias, así como a reconocer las zonas de valor ambiental, los espacios comunitarios, los equipamientos y las áreas sensibles o afectadas, incluyendo aquellos lugares que generan preocupación o conflicto dentro del territorio.

Asimismo, busca visibilizar los impactos percibidos por la comunidad, registrando los cambios asociados al ruido, la convivencia y el medio ambiente, y finalmente, fortalecer la participación ciudadana mediante la promoción del diálogo, la confianza y el trabajo conjunto entre la comunidad, la Entidad y el proyecto, contribuyendo al fortalecimiento del relacionamiento social en el área de influencia.

• Entrevistas Semiestructuradas

Como complemento a los ejercicios participativos, las entrevistas semiestructuradas se desarrollarán con líderes sociales y comunitarios con el propósito de obtener información cualitativa sobre las percepciones, necesidades, expectativas y procesos organizativos presentes en las comunidades del área de influencia.

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
A través de estas entrevistas se busca reconocer las iniciativas locales, las formas de participación ciudadana y las relaciones existentes entre la comunidad y el entorno aeroportuario, aportando a una comprensión más profunda del contexto social. Según Kvale (2011), las entrevistas semiestructuradas permiten explorar las percepciones y experiencias de los participantes de manera flexible, generando información valiosa para el análisis cualitativo en procesos de investigación social. *Las entrevistas se aplicarán de manera individual a líderes previamente identificados, seleccionados por su conocimiento del territorio y su rol representativo dentro de la comunidad. Su objetivo es analizar los impactos percibidos frente a la modificación de los horarios de operación del Recinto de Prueba de Motores y su incidencia en las poblaciones del área de influencia.* *(…)"* *Cabe aclarar que, del documento con ajuste presentado por la AEROCIVIL mediante radicado ANLA 2023022924-1-000 del 7 de febrero de 2023, respecto del presentado en atención a este requerimiento para el caso de las metodologías antes citadas, en esta ocasión no fue incluida la observación participativa.* *De acuerdo con lo anterior, es evidente que la cartografía social y la entrevista semiestructurada, son entendidos por la AEROCIVIL como métodos participativos, cuyo objetivo es la recolección de información primaria, por lo tanto, es necesario precisar a la AEROCIVIL la importancia de diferenciar cada uno de los procesos a implementar, toda vez que no es lo mismo llevar a cabo procesos informativos dirigidos a los diferentes grupos de valor del área de influencia que se identifique específica para la operación del recinto de pruebas de motores en condiciones de fase III sobre temáticas como las requeridas en esta obligación, respecto de la implementación de métodos participativos, cuyo objetivo es la recolección de información primaria asociada a necesidades, dinámicas, vulnerabilidades, características particulares, entre otros de una comunidad.* *Así las cosas, es necesario que la AEROCIVIL en primer lugar presente este capítulo de la metodología de manera organizada, clara y estructurada, el cual diferencie entre procesos informativos a desarrollar que contengan cada uno de los elementos requeridos en esta obligación y aquellos que la AEROCIVIL pretende implementar para la recolección de información primaria; así mismo es importante que la AEROCIVIL presente este capítulo de la metodología de manera consolidada, organizada y complementaria con la versión presentada en el año 2023 mediante comunicación con radicado ANLA 2023022924-1-000 del 7 de febrero de 2023, esto debido a que no se pueden tratar como documentos aislados, observando para el documento presentado en el año 2025, la no inclusión de información con alto valor que sí se tuvo en cuenta en el documento del año 2023.* *Dadas las consideraciones antes descritas referentes a que no son claramente definidos los procesos informativos requeridos en esta obligación, así como se logra evidencias la ausencia de algunos elementos importantes para los mismos, se considera el incumplimiento de este requerimiento y se hace la reiteración pertinente.*		
ARTÍCULO SEGUNDO. *Requerir a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, para que presente en el término de seis (6) meses contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativos, las evidencias documentales del cumplimiento o ejecución de las siguientes obligaciones ambientales:*		
1. Identificar en la propuesta metodológica cada una de las salidas gráficas producto del proceso de modelamiento, incluyendo la evaluación de las huellas acústicas por aeronave y los resultados de cada uno de los escenarios de modelación, con el fin de entender explícitamente su respectiva relación en el documento y para hacer validación geoespacial de las coberturas de la tierra, en consecuencia, materializar la entrega de estos productos en formato shape file. Ráster, GDB, mxd, pdf entre otros formatos, dentro del informe de modelación de ruido y sus correspondientes anexos, los cuales debe estar acorde y en coherencia con lo descrito en la propuesta metodológica. Los entregables cartográficos digitales deben cumplir con las condiciones establecidas la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 por la cual se modifica y consolida el Modelo de Almacenamiento	***Temporal***	***NO***

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Geográfico contenido en la Metodología General para la presentación de Estudios Ambientales y en el Manual de Seguimiento Ambiental de Proyectos. *Lo anterior, en cumplimiento de los subnumerales iii y iv del literal d, del numeral 2 del artículo 2 de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022.*		
Análisis del cumplimiento		
Frente al presente requerimiento, asociado a la identificación de las salidas gráficas producto del proceso de modelamiento y a la entrega de los productos cartográficos resultantes conforme al Modelo de Almacenamiento Geográfico establecido en la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, esta Autoridad Nacional se pronuncia en los siguientes términos *Como primer punto, es importante reiterar lo que se ha mencionado en los análisis de este seguimiento, toda observación hecha por esta Autoridad sobre las metodologías y modelos de ruido debe estar debidamente integrada y articulada en la versión final del documento metodológico y en los anexos cartográficos pertinentes. Esto quiere decir que estos deben incluir todos los componentes requeridos en el contexto de los seguimientos realizados, incluyendo la trazabilidad geoespacial de los productos obtenidos a partir del ejercicio de modelación.* *Ahora bien, La AEROCIVIL mediante comunicación con radicados ANLA 20256201264922 y 20256201264962 de 14 de octubre de 2025, presenta respuesta a los requerimientos establecidos por esta Autoridad mediante el Auto 5532 del 18 de julio de 2024, indicando lo siguiente respecto a este requerimiento:* *"(…)* ***Respuesta:*** *Con el propósito de dar cumplimiento al presente requerimiento, la AEROCIVIL incluyó dentro del documento denominado* ***METODOLOGÍA PARA LA MODELACIÓN DE PROPAGACIÓN DE RUIDO GENERADO POR USO 24 HORAS DEL RECINTO DE PRUEBA DE MOTORES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO DE BOGOTÁ D.C-2025****, el apartado* ***4.5.INFORMACIÓN CARTOGRÁFICA A UTILIZAR*** *se menciona la información se va a utilizar para el establecimiento del área de influencia específica para la operación del recinto de prueba de motores y dentro del cronograma anexo, se consigna el plazo para la consecución de la información (…)"* *En revisión del numeral citado por la AEROCIVIL en su respuesta, se halla la siguiente información:* *"(…)* ***4.6 INFORMACION CARTOGRAFICA A UTILIZAR.*** ***4.6.1 INFORMACIÓN GEOMETRICA*** *La información de las geometrías (datos de líneas, puntos, polígonos) que se emplea metodológicamente para idealizar los modelos será tomada de la Infraestructura Integrada de Datos Espaciales del Distrito Capital IDECA para la ciudad de Bogotá D.C. En el caso del Municipio de Funza la información se obtendrá mediante el Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) aprobado por el Decreto Municipal No 0056 del 10 de noviembre de 2015. Es de resaltar que, tanto para el distrito capital como para el municipio de Funza, se consideran como información y datos primarios del componente geográfico y cartográfico, aquellos que hayan sido suministrados y validados por las entidades territoriales competentes dado que, en el marco de sus funciones institucionales son facultados para la información de carácter público incluyendo censos territoriales.* *Esta información será obtenida a partir de las bases de datos geográficas (GDB) de las entidades territoriales competentes que contiene entre otros datos:* *1. División político-administrativa.* *2. Localidad, municipio y vereda (acto administrativo, nombre, identificador, área)* *3. Barrio (localidad, nombre, código)* *4. Predio (código, manzana, uso, descripción, sector)*		

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

5. Construcciones (identificador, código, numero pisos)
6. Clasificación del suelo.
7. Censo poblacional.

Generando como resultado el mayor grado de precisión espacial y real del entorno de estudio para la proyección de niveles de ruido por la operación del recinto prueba de motores con la trascendía de impactos a las comunidades aledañas al aeropuerto. Teniendo en cuenta el marco normativo y legislativo que faculta a las entidades territoriales de la veracidad de su información y de carácter público para el tratamiento de información relevante.

4.6.1 INFORMACIÓN POBLACIONAL

La información poblacional para la ciudad de Bogotá D.C. para realizar los cálculos de población expuesta para los escenarios de los modelos acústicos serán adquiridas mediante las disposiciones documentales por parte de la secretaria Distrital de Planeación SDP. Ya que en el marco del Decreto Distrital 432 de 2022, son funciones básicas de la secretaria las siguientes, por lo cual se valida como información real, primaria y confiable:

"(…) e) Recopilar, proveer y consolidar la información, las estadísticas, los modelos y los indicadores económicos, sociales, culturales, ambientales, territoriales, de productividad y de competitividad, para la toma de decisiones de la Administración Distrital y que permita la promoción nacional e internacional del Distrito Capital. (…)"

Esta información fue obtenida en archivo digital (PDF) que contiene entre otros datos:

1. Unidad territorial.
2. Localidad.
3. Proyección de población estimada por localidades 2005-2020.

Para el caso del municipio de Funza, la información poblacional estimada para realizar los cálculos de población expuesta será adquirida por parte del Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE. En razón a que de conformidad con el Decreto 262 de 2004, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE tiene como objetivos garantizar la producción, disponibilidad y calidad de la información estadística estratégica, y dirigir, planear, ejecutar, coordinar, regular y evaluar la producción y difusión de información oficial básica.

Así, teniendo en cuenta la misionalidad y alcance de la entidad en censos poblacionales para el municipio de Funza como información primaria que permite la relación de habitantes expuestos, se determinan los siguientes datos:

1. Demografía y población 2018 (…)"

Así las cosas, se evidencia la relación de las fuentes de los insumos de entrada al ejercicio de modelación, identificando la Infraestructura Integrada de Datos Espaciales del Distrito Capital - IDECA, el Plan Básico de Ordenamiento Territorial del municipio de Funza adoptado mediante Decreto Municipal 0056 del 10 de noviembre de 2015, la Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá y el Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE. Asimismo, en el apartado 5.3.4 se relacionan los tres escenarios de modelación contemplados, asociados a la operación del recinto en escenario crítico, la operación del recinto sumada a las operaciones en tierra, y la operación del recinto sumada a las operaciones en tierra y en aire, y en el apartado correspondiente a la descripción del tratamiento ráster se describen los indicadores acústicos que serán calculados como producto del ejercicio de modelación, asociados a los descriptores LAeqD, LAeqN, LDN y LAEQ.

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Sin embargo, esta Autoridad señala que el documento metodológico no trata de manera adecuada los elementos esenciales solicitados en este requerimiento. En concreto, aunque el documento especifica los insumos de entrada, los escenarios a modelar y los indicadores acústicos a calcular, no vincula de manera particular los productos cartográficos que se generarán como salidas gráficas para cada uno de los escenarios mencionados en el apartado 5.3.4, tampoco determina las salidas relacionadas con la evaluación de las huellas acústicas por aeronave según la clasificación por sistema ICAN AzB 08 descrita en el apartado 5.3.7, además, no aclara la correspondencia entre cada producto cartográfico previsto y el apartado del documento metodológico al que pertenece, ni explica cómo estará estructurado el Modelo de Almacenamiento Geográfico bajo el cual se organizarán los entregables cartográficos digitales conforme a la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016. Las menciones de la exportación de resultados en formatos que sean compatibles con sistemas de información geográfica o con diseño asistido por computadora son demasiado generales y no permiten determinar el listado, el nombre, el formato específico o la estructura de almacenamiento de los productos cartográficos que se entregarán al finalizar el ejercicio de modelación. *Reconocer estos componentes en la propuesta metodológica es crucial para que esta Autoridad pueda ejercer control y seguimiento ambiental, ya que posibilita comprobar si existe trazabilidad entre el procedimiento de modelación descrito y los productos cartográficos a ser entregados, garantizar la coherencia entre los escenarios analizados, los indicadores calculados y los resultados gráficos obtenidos, y corroborar que el ejercicio cumple con el Modelo de Almacenamiento Geográfico aplicable a proyectos sometidos al régimen de licenciamiento ambiental.* *Además de lo mencionado, tomando en cuenta la naturaleza de la información proporcionada por el titular a través del documento radicado 20256201264962 del 14 de octubre de 2025, se ve que el archivo enviado es una propuesta metodológica y, por lo tanto, los modelos de ruido que incluirían los anexos cartográficos no se han llevado a cabo. Por lo tanto, en la fecha actual del seguimiento no se dispone de los productos cartográficos digitales en los formatos shapefile, ráster, GDB, mxd, pdf y otros requeridos. Tampoco están disponibles los anexos que posibiliten a esta autoridad llevar a cabo la validación geoespacial de las coberturas terrestres dentro del área de influencia específica del recinto de prueba de motores ni comprobar su adecuación con las condiciones establecidas en la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016.* *Por lo tanto, como el documento metodológico no incluye la identificación concreta de las salidas gráficas agrupadas por aeronave o por proceso de modelamiento por escenario, como tampoco determina la estructura cartográfica que se utilizará para organizar los productos resultantes en función del Modelo de Almacenamiento Geográfico correspondiente, y como no se han proporcionado al expediente los entregables cartográficos en los formatos requeridos, este requerimiento no se considera cumplido.*		
2. Presentar los siguientes ajustes al documento "Metodología para la modelación de propagación de ruido generado por uso del recinto de prueba de motores de El Dorado de Bogotá D.C 24 horas" en lo que corresponde al medio socioeconómico:		
a. Ajustar el documento "Metodología para la modelación de propagación de ruido generado por uso del recinto de prueba de motores de El Dorado de Bogotá D.C 24 horas", en el sentido de que el capítulo asociado a caracterización social se desarrolle de manera general para la población del área de influencia específica que se defina y no para una población particular. *En cumplimiento del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022.*	***Temporal***	***NO***
Análisis de Cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicación con radicados ANLA 20256201264922 y 20256201264962 de 14 de octubre de 2025, presenta respuesta a los requerimientos establecidos por esta Autoridad mediante el Auto 5532 del 18 de julio de 2024, indicando lo siguiente respecto a este requerimiento: *"(…)* ***Respuesta:*** *Con el propósito de dar cumplimiento al presente requerimiento, la AEROCIVIL incluyó dentro del documento denominado* ***METODOLOGÍA PARA LA MODELACIÓN DE PROPAGACIÓN DE***		

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

RUIDO GENERADO POR USO 24 HORAS DEL RECINTO DE PRUEBA DE MOTORES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO DE BOGOTÁ D.C-2025*, el apartado* ***5.5 METODOLOGIA PARTE 3****, en el cual se desarrolla la metodología para el área de influencia del recinto de prueba de motores (…)"*

En verificación del documento citado por la AEROCIVIL, se observa en el apartado 5.5 Metodología parte 3 lo siguiente:

"(…) ***5.5 METODOLOGIA PARTE 3***

Durante el año 2020, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil presentó ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) el Estudio de Impacto Ambiental, con el objetivo de modificar la licencia ambiental otorgada al Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C. Como resultado, mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificada por la Resolución 301 del 1 de abril de 2022, la ANLA aprobó la modificación de la licencia ambiental, incorporando las consideraciones derivadas del estudio, las jornadas de participación ciudadana, la audiencia pública y los compromisos asumidos por la Entidad. Posteriormente, la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022 adoptó determinaciones adicionales aplicadas a la operación del Recinto de Prueba de Motores.

Actualmente, El Aeropuerto Internacional El Dorado tiene aprobado la fase I y fase II mediante la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 establecido en las Resoluciones 1728 de 2022 y 301 de 2022, las cuales contiene todas las consideraciones de ANLA a partir del estudio de Impacto ambiental, los espacios de participación ciudadana, sesiones informativas (2) y la audiencia pública e informe, así como los compromisos por parte de la entidad para la operación y ejecución de la nueva modificación de la licencia. Adicional a lo anterior, la autoridad ambiental mediante la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022 adopta otras determinaciones aplicadas a la operación del recinto prueba de motores.

Es a partir de estas fases, que se realizará un informe que permite establecer el área de influencia del denominado recinto prueba de motores en un escenario crítico.

5.5.1 JUSTIFICACIÓN

Teniendo en cuenta que actualmente se encuentra en desarrollo el estudio de verificación del Área de Influencia del Recinto de Prueba De Motores en un escenario crítico, y que, de manera paralela, la Entidad ha venido adelantando acciones de información y relacionamiento con las comunidades y actores sociales ubicados en el entorno de la terminal aérea de Bogotá (SKBO), se reconoce la importancia de estos grupos en el seguimiento, verificación y cumplimiento del Plan de Manejo Ambiental (PMA), en el marco de la Licencia Ambiental No. 1728 de 2021 otorgada al Aeropuerto Internacional El Dorado.

Estos actores sociales y comunitarios constituyen un componente clave para la gestión social del proyecto, en tanto su participación permite fortalecer los procesos de comunicación, confianza y corresponsabilidad ambiental. En este sentido, su vinculación resulta fundamental, siempre que sean identificados, caracterizados y reconocidos durante las fases previas y posteriores a los procesos de estudio que adelante la Entidad, integrando el enfoque participativo de la gestión social ambiental al estudio técnico de propagación del ruido.

Por tal razón se inicia las socializaciones de la modificación de los horarios del Reciento Prueba de Motores a las comunidades que están en el Área de Influencia. Antes de desarrollar la metodología de trabajo, es importante vincular las acciones que se adelantaron para generar una metodología teórica–práctica para vincular las acciones propias del presente proceso de caracterización. Es así qué, lo primero es situar la importancia que tiene el Recinto Prueba de motores para la operación estratégica del Aeropuerto Internacional El Dorado, razón por la cual se va a realizar una modelación que permita definir

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
el área de influencia específica del recinto de prueba de motores, posteriormente se realizará la identificación predial por medio de la yuxtaposición cartográfica y se realizará validación de campo. Este escenario se describe en el siguiente gráfico: *(Ver gráfico de la página 901 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *(…)"* *Sobre lo anterior, como bien se observa en el texto extraído del apartado 5.5 de la metodología, referido por la AEROCIVIL, este en primer lugar no se identifica como un capítulo asociado a la caracterización social específica para la operación del recinto de prueba de motores en fase III, en segundo lugar la información allí consignada refiere la introducción y justificación al apartado 3 del documento que refiere aspectos del medio socioeconómico, más no hace alusión clara frente a aspectos propios de la caracterización social.* *Ahora, contrastando con la versión de la metodología presentada por la AEROCIVIL en el año 2023 mediante comunicación con radicado ANLA 2023022924-1-000 del 7 de febrero de 2023, allí sí se incluyó en el numeral 9 un capítulo claramente identificado y destinado a la caracterización social, allí la AEROCIVIL aunque de manera parcial y que fue el motivo que llevó a que se generara el presente requerimiento, incluyó información relacionada con aspectos geográficos y cartográficos del municipio de Funza, que aunque se consideraron por esta Autoridad sin claridad ni concluyentes respecto a la caracterización social de ese municipio, se esperaba que la versión de la metodología evaluada para el presente periodo de seguimiento ambiental, presentara información, más clara, organizada, descriptiva, coherente y concluyente, en la cual se diera un sentido de generalidad frente a la población del área de influencia específica que se defina, aspecto que no se evidencia en el apartado referido por la AEROCIVIL en su respuesta.* *De acuerdo con lo anterior, se considera el incumplimiento de este requerimiento frente al cual se hace la respectiva reiteración.*		
c. Ajustar el cronograma de actividades radicado mediante comunicación ANLA 2023022924-1-000 del 7 de febrero de 2023 en el sentido de: *i. Actualizar el plazo definido en la actividad "identificación del área de influencia específica" teniendo en cuenta la inclusión del área de cobertura bajo la curva de ruido de 45dBA en las veredas El Hato y La Florida del Municipio de Funza.* *ii. Incluir de manera explícita, la acción de definición de áreas acústicas de alta sensibilidad en el área de influencia específica a establecer para la operación del recinto de prueba de motores en fase III.* *iii. Incluir de manera explícita el desarrollo e implementación de las metodologías sociales para la obtención de información primaria "Cartografía Social" y "Entrevista"* *iv. Ajustar la actividad "Observación en Campo, verificación de información", dando claridad respecto a si corresponde a la metodología social aplicada para la recolección de información primaria denominada "Observación Participativa" o corresponde a una actividad independiente de la metodología mencionada.* *v. Aclarar si las actividades "acercamientos previos a la comunidad para socializar el estudio a realizar", "convocatoria entrega de información y socialización a los actores involucrados en el proceso (comunidad, líderes comunitarios)", "procesos de socialización e información de resultados" y "Entrega de información previa al estudio, actores gubernamentales e institucionales" corresponden al desarrollo de los procesos*	***Temporal***	***NO***

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
informativos que fueron requeridos por esta Autoridad en el literal f del numeral 1 de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022. *vi. Ajustar las actividades y sus plazos teniendo en cuenta que el área de influencia específica para la operación del recinto de prueba de motores en fase III debe ser definida con base en la curva de ruido de 45dBA y su cobertura sobre las veredas El Hato y La Florida del Municipio de Funza.* *En cumplimiento del subnumeral 1.1.1 del subnumeral 1.1 del numeral 1 del artículo tercero de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022 y al numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022.*		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201264922 y 20256201264962 de 14 de octubre de 2025, presenta respuesta a los requerimientos establecidos por esta Autoridad mediante el Auto 5532 del 18 de julio de 2024, indicando lo siguiente respecto a este requerimiento: *"(…)* ***Respuesta:*** *Con el propósito de dar cumplimiento al presente requerimiento, la AEROCIVIL anexo al documento denominado* ***METODOLOGÍA PARA LA MODELACIÓN DE PROPAGACIÓN DE RUIDO GENERADO POR USO 24 HORAS DEL RECINTO DE PRUEBA DE MOTORES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO DE BOGOTÁ D.C-2025****, el cronograma de ejecución de actividades. (…)"* *Respecto a lo mencionado por la AEROCIVIL en su respuesta, se verifica el anexo denominado "Anexo 1. Cronograma", hallando la información que se muestra en la imagen de la página 907 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Respecto a este cronograma, en primer lugar, es necesario entender este tipo de herramientas como un planificador de actividades que requiere una organización detallada de asignación de fechas o periodos de tiempo en los cuales se defina un inicio y un fin. En ese sentido se observa que la versión del cronograma presentado en atención a esta obligación difiere del cronograma que fue presentado por la AEROCIVIL como anexo al documento "Metodología para la modelación de propagación de ruido generado por uso del recinto de prueba de motores de El Dorado de Bogotá D.C 24 horas" a través de la comunicación con radicado ANLA 2023022924-1-000 del 7 de febrero de 2023 y que motivó este requerimiento, el cual se observa en la siguiente imagen y que fue verificado en el año 2024 bajo el registro de concepto técnico No 3595 del 31 de mayo de 2024 acogido por el Auto 5532 del 18 de julio de 2024. Sobre esto, es de mencionar a la AEROCIVIL que los requerimientos que se generan en el ejercicio del seguimiento ambiental por pare de esta Autoridad en el sentido de ajustar un documento, buscan que en efecto se reflejen mejoras en el mismo, aspecto que no es notorio para este caso, pues si bien el cronograma presentado en el año 2023 requería de ajustes como fue establecido en el Auto 5532 del 18 de julio de 2024, el cronograma presentado por la AEROCIVIL en atención a este requerimiento deja ver un planeador simple que debe ser mejorado en razón a la importancia que tiene cada una de las actividades que este debe contener en atención a las obligaciones asociadas al medio socioeconómico y correspondientes a la propuesta metodológica, relacionada con las características de la población expuesta y su implementación en el modelo de propagación de ruido escenario – modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C. las 24 horas.* *"(…) La AEROCIVIL en cumplimiento al literal g del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022 mediante comunicación con radicado ANLA 2023022924-1-000 del 7 de febrero de 2023 presentó como parte de los anexos incluidos en el documento "Metodología para la modelación de propagación de ruido generado por uso del recinto de prueba de motores de El Dorado de Bogotá D.C 24 horas" el siguiente cronograma de actividades, al cual remite la entidad cuando hace mención de la programación de actividades correspondientes al medio socioeconómico en el documento*		

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

"Resultados modelo de propagación de ruido escenario – modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C. las 24 horas

(Ver imagen de la página 908 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).

(…)"

De acuerdo con lo anterior, en lo específico a este requerimiento, se tienen las siguientes consideraciones para cada uno de los ordinales que lo componen:

i. Actualizar el plazo definido en la actividad "identificación del área de influencia específica" teniendo en cuenta la inclusión del área de cobertura bajo la curva de ruido de 45dBA en las veredas El Hato y La Florida del Municipio de Funza

En lo que corresponde a esta acción, el cronograma presentado incluye en el ítem "Metodología Parte 2" las actividades "Delimitación de área de influencia, identificación de áreas acústicas de alta sensibilidad y población expuesta", con un tiempo de ejecución de 1 mes. No obstante, el sentido de este requerimiento contempla se tenga en cuenta el tiempo que tomará definir el área de influencia específica para la actividad de operación del recinto de prueba de motores en condiciones de fase III, teniendo en cuenta como delimitación en el territorio rural del municipio de Funza la isófona de 45 dB(A) y las unidades territoriales que allí se involucren como es el caso de las veredas La Florida y Hato. No obstante, el cronograma deja ver actividades principales combinadas en un mismo espacio de tiempo que no permitan claridad frente al tiempo de las acciones que las componen. Así las cosas, el cronograma presentado no da alcance al cumplimiento de esta obligación.

ii. Incluir de manera explícita, la acción de definición de áreas acústicas de alta sensibilidad en el área de influencia específica a establecer para la operación del recinto de prueba de motores en fase III

En línea con lo anterior, si bien le cronograma deja ver explícitamente la mención de la actividad "Identificación de áreas acústicas de alta sensibilidad", esta Autoridad reconoce que esta es una actividad principal que de manera implícita conlleva una serie de acciones a desarrollar para alcanzar el logro final que es la identificación de estas áreas de alta importancia dentro del territorio. Por lo tanto, si bien la actividad se menciona de manera explícita, la misma debe contar con sus propios tiempos de desarrollo y no se integrada con otras actividades principales, de las cuales se genere un plazo acumulativo, sin ser claros cada actividad que tiempo toma en llevarse a cabo. De acuerdo con lo anterior, se reitera este ordinal en el sentido de incluir el plazo específico que toma la ejecución de esta actividad, incluso si es necesario detallar las acciones que la componen.

iii. Incluir de manera explícita el desarrollo e implementación de las metodologías sociales para la obtención de información primaria "Cartografía Social" y "Entrevista"

En lo que corresponde a este ordinal, la AEROCIVIL como bien se observa en el cronograma, sólo hace alusión en el ítem "Metodología Parte 3" de la actividad "Actividades del componente social", la cual es una generalidad que conlleva una serie de actividades del medio socioeconómico tanto generales como específicas y que para efectos de este requerimiento, no es posible identificar de manera puntual la planeación proyectada para implementar las metodologías participativas de recolección de información primaria "Cartografía Social" y "Entrevista Semiestructurada". Dado esto, el cronograma presentado no da alcance al cumplimiento de este ordinal y, por ende, se hace la respectiva reiteración de este.

iv. Ajustar la actividad "Observación en Campo, verificación de información", dando claridad respecto a si corresponde a la metodología social aplicada para la recolección de información primaria denominada "Observación Participativa" o corresponde a una actividad independiente de la metodología mencionada.

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
v. Aclarar si las actividades "acercamientos previos a la comunidad para socializar el estudio a realizar", "convocatoria entrega de información y socialización a los actores involucrados en el proceso (comunidad, líderes comunitarios)", "procesos de socialización e información de resultados" y "Entrega de información previa al estudio, actores gubernamentales e institucionales" corresponden al desarrollo de los procesos informativos que fueron requeridos por esta Autoridad en el literal f del numeral 1 de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022. *vi. Ajustar las actividades y sus plazos teniendo en cuenta que el área de influencia específica para la operación del recinto de prueba de motores en fase III debe ser definida con base en la curva de ruido de 45dBA y su cobertura sobre las veredas El Hato y La Florida del Municipio de Funza.* *Sobre lo requerido en estos ordinales, el cronograma presentado no incluye información alguna sobre los mismos, pus como ya fue indicado, el hecho de incluir una actividad general denominada "Actividades del componente social", no es suficiente para conocer al detalle las claridades de información que requieren estos ordinales, por lo tanto, se considera su incumplimiento, motivando su reiteración.* ***Conclusión:*** *De acuerdo con lo antes descrito, se considera el incumplimiento de esta obligación, toda vez que, es claro que la AEROCIVIL presentó un cronograma que además de diferir del presentado en el año 2023, presenta un aspecto básico y generalizado de todas las actividades allí planteadas, identificando que lo solicitado en cada uno de los ordinales antes listados, no fue presentado y se hace observación a la AEROCIVIL en el sentido de tomar los ajustes que se requieran como oportunidades de mejora en los documentos, esto con el fin de contar con información completa, clara, organizada y coherente frente al proceso que pretende adelantar ante la ANLA en su solicitud de autorización del funcionamiento del recinto de prueba de motores en condiciones de fase III.* *Así las cosas, se considera el incumplimiento de este requerimiento y se genera la reiteración pertinente.*		
3. Presentar los siguientes ajustes al modelo acústico refinado de la operación del recinto de prueba de motores en lo que corresponde al medio socioeconómico del documento "Resultados modelo de propagación de ruido escenario – Modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado De Bogotá D.C. las 24 horas": *a. Ajustar el documento "Resultados modelo de propagación de ruido escenario – Modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado De Bogotá D.C. las 24 horas", en el sentido de incluir de manera organizada, completa, coherente, analítica y concluyente en el numeral 9 "Caracterización Social Municipio de Funza" la información secundaria presentada como anexo asociado a la caracterización del municipio de Funza, así como la información geográfica y cartográfica de base correspondiente a ese municipio.* *b. Presentar de manera clara, organizada y coherente la información (modelo y anexos) incluida en el documento "Resultados modelo de propagación de ruido escenario – Modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado De Bogotá D.C. las 24 horas", asociada a la metodología social denominada "Cartografía Social" implementada con población de la vereda La Florida del municipio de Funza.* *c. Presentar información demográfica y estadística actualizada de la población asentada en el predio Las Vegas de la vereda La Florida en el Municipio de Funza, la cual debe hacer parte de las áreas y personas expuestas a impactos por ruido en el área de influencia específica que se defina a causa de la operación del recinto de prueba de motores en un escenario crítico de 24 horas.*	***Temporal***	***NO***

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
d.Presentar soportes documentales (actas, registros de asistencia, registros fotográficos, entre otros) que den cuenta de la participación de la población de la vereda La Florida del municipio de Funza identificada bajo la curva de ruido de 55dBA, en la implementación realizada por la AEROCIVIL de las metodologías Cartografía Social, Observación Participativa y Entrevista según lo indicado en el documento "Resultados modelo de propagación de ruido escenario – Modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado De Bogotá D.C. las 24 horas", en el marco de la recolección de información primaria para llevar a cabo la caracterización social. *e. Implementar para la población de las veredas El Hato y La Florida del Municipio de Funza localizada bajo la curva de ruido de 45dBA, los métodos de recolección de información primaria correspondientes a Cartografía Social, Observación Participante y Entrevista, acciones de las cuales la AEROCIVIL debe presentar los soportes documentales (actas, registros de asistencia, registros fotográficos, entre otros) que demuestren la ejecución de las actividades.* *f. Incluir al documento "Resultados modelo de propagación de ruido escenario – Modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado De Bogotá D.C. las 24 horas" como parte de la información secundaria los datos geográficos, cartográficos y demográficos correspondientes a la caracterización de la población de la vereda El Hato y los* *complementarios a que haya lugar de la vereda La Florida del Municipio de Funza que se vería expuesta a los impactos por ruido derivados de la operación del recinto acorde a la cobertura de la curva de ruido de 45dBA.* *g. Presentar la identificación de áreas acústicas de alta sensibilidad dentro del área de influencia específica para la operación del recinto de prueba de motores en fase III teniendo en cuenta como condición principal la curva de ruido de 45dBA para el Municipio de Funza la cual tiene cobertura sobre las veredas El Hato y La Florida.* *h. Presentar soportes documentales que den cuenta de la implementación de la actividad aplicación y diligenciamiento del formato denominado "Inventario de Viviendas y Edificaciones Sensibles" aprobado mediante la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, en las áreas que se identifiquen como de alta sensibilidad acústica dentro del área de influencia específica para la operación del recinto de prueba de motores en fase III, teniendo en cuenta como condición principal la curva de ruido de 45dBA para el Municipio de Funza la cual tiene cobertura sobre las veredas El Hato y La Florida.* *i. Presentar soportes documentales que den cuenta de la ejecución de procesos de información y socialización dirigidos a las comunidades y autoridades que hagan parte del área de influencia específica identificada, sobre el modelo acústico refinado de la operación del recinto de prueba de motores, así como del cumplimiento a las obligaciones impuestas por esta Autoridad mediante el artículo tercero de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022 para el paso de la operación del recinto de prueba de motores de Fase II a Fase III.* *En cumplimiento del subnumeral 2.1.1 del subnumeral 2.1 del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificado por el artículo tercero de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022 y numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022.*		
Análisis del cumplimiento		

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201264922 y 20256201264962 de 14 de octubre de 2025, presenta respuesta a los requerimientos establecidos por esta Autoridad mediante el Auto 5532 del 18 de julio de 2024, indicando lo siguiente respecto a este requerimiento: *"(…)* ***ARTÍCULO SEGUNDO.*** *Requerir a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, para que presente en el término de seis (6) meses contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativos, las evidencias documentales del cumplimiento o ejecución de las siguientes obligaciones ambientales* *3.Presentar los siguientes ajustes al modelo acústico refinado de la operación del recinto de prueba de motores en lo que corresponde al medio socioeconómico del documento "Resultados modelo de propagación de ruido escenario – Modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado De Bogotá D.C. las 24 horas": Numerales a,b,c,d,e,f,g,h e i. (…)"* *"(…)* *Por medio de los siguientes documentos adjuntos, la AEROCIVIL presenta el anexo de información respecto de los requerimientos* ***a los cuales se les da respuesta de*** *y el cronograma de cumplimiento y levantamiento de la información faltante de cada uno de los requerimientos, los cuales se adjuntan a la presente. (…)"* *Con relación a la respuesta presentada por la AEROCIVIL frente a este requerimiento, en primer lugar, es de indicar que, en la misma no hay claridad, dado que se incluye una frase incompleta que no permite conocer la idea completa de lo que se pretende decir. En segundo lugar, la respuesta no incluye información clara y discriminada para cada uno de los literales que compone este requerimiento, pues las respuestas deben darse de manera clara, completa y organizada, de la misma manera en que se encuentran formulados los requerimientos, por lo tanto, el radicado antes mencionado no contiene información que dé alcance a esta obligación.* *Ahora, con relación a los anexos que refiere la respuesta, en verificación de estos, se indica que uno corresponde al documento denominado "****METODOLOGÍA PARA LA MODELACIÓN DE PROPAGACIÓN DE RUIDO GENERADO POR USO 24 HORAS DEL RECINTO DE PRUEBA DE MOTORES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO DE BOGOTÁ D.C-2025****", en el cual no se halla contenido que dé alcance e manera integral a este requerimiento, además porque el mismo se originó a partir de la verificación de información que presentó la AEROCIVIL a la ANLA en el documento* ***"Resultados modelo de propagación de ruido escenario – Modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado De Bogotá D.C. las 24 horas"****, esto en el año 2023 a través de la comunicación con radicado 2023022924-1-000 del 7 de febrero de 2023 (información que fue verificada en el año 2024, con registro en concepto técnico No 3595 del 31 de mayo de 2024, acogido por el Auto 5532 del 18 de julio de 2024), el cual en los anexos de la respuesta a este requerimiento no se incluye. Así mismo, en los anexos referidos por la AEROCIVIL, se halla un archivo excel que corresponde a un cronograma de actividades, así como un documento pdf denominado "FIRMA CONSULTORA", el cual contiene información asociada a la razón social de la firma K-2 INGENIERIA S.A S, así como de los servicios que presta, pero no se halla información, documentos ni anexos que den cuenta del cumplimiento de este requerimiento.* *De acuerdo con lo anterior, se considera el incumplimiento de esta obligación y se genera la respectiva reiteración.*		
4. Presentar la definición del área de influencia específica para la operación del recinto de prueba de motores en fase III con base en las siguientes condiciones: *a. Tener en cuenta un enfoque conservador respecto a las emisiones de ruido de la fuente y la incertidumbre que genera el modelo empleado (ISO 9613-2) así como la incertidumbre expandida determinada por la AEROCIVIL descrita en el documento "Resultados modelo de propagación de ruido escenario – modificación operacional recinto de prueba de*	***Temporal***	***NO***

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
motores del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C. las 24 horas" presentado a la ANLA mediante los radicados 20236200159652 del 29 de mayo de 2023, 20236200328392 y 20236200371052 del 10 y 19 de julio de 2023 y 20236200815502 del 1 de noviembre de 2023, como principio de precaución respecto a los posibles impactos auditivos y extra-auditivos que se puedan llegar a manifestar dadas las condiciones ambientales y horarios durante los cuales operará el recinto de prueba de motores. *b. Para el Municipio de Funza tener en cuenta la curva de 45dBA (jornada nocturna) de acuerdo con el uso de suelo rural establecido por el Plan Básico de Ordenamiento Territorial - PBOT de este municipio y su cobertura para las veredas El Hato y La Florida. En atención a lo establecido en la Resolución 627* *del 7 de abril de 2006 expedida por el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial – MAVDT hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS.* *c. Ajustar el cálculo de áreas y población expuesta a impactos por ruido en el municipio de Funza a partir de la curva de ruido de 45dBA resultante de la definición del área de influencia específica para la operación del recinto prueba* *de motores.* *Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 2.1.1 del subnumeral 2.1 del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, artículo tercero de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022 y numerales 1 y 2 del artículo segundo de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022.*		
Análisis del cumplimiento		
Respecto al presente requerimiento esta autoridad Nacional presenta sus consideraciones de acuerdo con lo siguiente: *En principio, y en lo que respecta al análisis del cumplimiento de los presentes requerimientos de información, asociados a la metodología de modelación del recinto de prueba de motores y a los consecuentes resultados de la modelación de ruido, es menester de esta Entidad señalar que toda observación formulada sobre los modelos de ruido y las metodologías radicadas ante esta Autoridad debe encontrarse debidamente incorporada y articulada en la metodología de modelación del referido recinto, de tal manera que la versión final del documento contenga, desde el punto de vista procedimental y técnico, todos los elementos señalados históricamente en el marco de los seguimientos efectuados.* *En tal sentido, aspectos técnicos sustanciales como la metodología adoptada, métodos de cálculo, análisis de usos de suelo, el tratamiento de la incertidumbre, la definición de las áreas de influencia, así como las peticiones, observaciones y/o requerimientos formulados en el marco de los seguimientos, deben ser debidamente articulados, incorporados y considerados en la metodología como en los ejercicios de modelación, en la medida en que constituyen elementos determinantes para la adecuada valoración técnica de sus resultados.* *<u>Frente al literal a) del numeral 4</u>, asociado a mantener un enfoque conservador en la modelación de ruido, considerando la incertidumbre bajo el principio de precaución, esta Autoridad Nacional se pronuncia en los siguientes términos:* *El documento metodológico presentado por la AEROCIVIL mediante radicado 20256201264962 del 14 de octubre de 2025, reconoce expresamente en su sección 5.4.1 el principio de precaución como criterio rector para la definición del área de influencia del recinto, estableciendo que dicha área estará determinada a partir de la isófona de 50 dB(A) del indicador LAeqN menos el valor de la incertidumbre propia del modelo de cálculo. Esta formulación es conceptualmente correcta y consistente con el enfoque conservador requerido por esta Autoridad, dado que la aplicación de la incertidumbre en sentido desfavorable, es decir, ampliando el área de influencia en lugar de*		

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
reducirla garantiza que los receptores potencialmente afectados queden dentro del área de gestión ambiental del proyecto. *No obstante, esta Autoridad advierte que el documento metodológico no precisa el valor numérico de la incertidumbre expandida que será aplicada, ni el método formal mediante el cual será calculada, El presente requerimiento hace referencia expresa a la incertidumbre expandida determinada por la AEROCIVIL en los documentos de resultados del modelo de propagación de ruido del recinto presentados mediante los radicados 20236200159652 del 29 de mayo de 2023, 20236200328392 y 20236200371052 del 10 y 19 de julio de 2023, y 20236200815502 del 1 de noviembre de 2023. La cual también involucra la incertidumbre de las mediciones de ruido que serán empleada para calibrar el modelo de ruido con las fuentes empleadas. La metodología presentada en 2025 no hace referencia a dichos valores de incertidumbre previamente calculados ni confirma si serán adoptados en el modelo definitivo o si serán recalculados con base en la calibración que la metodología propone realizar conforme a la ISO 10847:1997.* *En tal sentido, se requiere que la metodología presentada incorpore un mayor nivel de detalle en relación con los factores de incertidumbre asociados tanto al ejercicio de modelación como a las mediciones de ruido relacionadas en el documento "Metodología para la modelación de propagación de ruido generado por uso 24 horas del recinto de prueba de motores del aeropuerto", toda vez que estos representan una alta sensibilidad sobre los resultados del modelo y sobre la definición de la cobertura de las curvas de ruido para los diferentes usos del suelo.* *Frente al literal b) del numeral 4, asociado a la definición del área de influencia a partir de la isófona de 45 dB(A) para el sector de Funza, esta Autoridad Nacional se pronuncia en los siguientes términos:* *El documento metodológico presentado por la AEROCIVIL mediante radicado 20256201264962 del 14 de octubre de 2025 NO incorpora este criterio diferenciado para el territorio de Funza. La sección 5.4.1 del documento adopta de manera uniforme la isófona de 50 dB(A) del indicador LAeqN como límite del área de influencia, aplicándola indistintamente sobre todo el territorio circundante al aeródromo sin hacer distinción entre los usos de suelo urbano y/o rural.* *Esta distinción no es menor en términos de su implicación espacial. El modelo de propagación de ruido del aeródromo para el año 2024 (MPR_SKBO_2024) documenta que las veredas La Florida y El Hato del municipio de Funza se encuentran dentro de la curva LDN de 65 dB(A) del aeródromo en su operación regular, con exposiciones TALA65 de hasta 100 minutos en zonas ubicadas a ±300 metros de la cabecera 14R. La incorporación del aporte adicional del recinto de prueba de motores sobre este territorio, evaluado bajo el umbral nocturno de 45 dB(A) conforme a la Resolución 0627/2006, podría incrementar dicha área.* *En consecuencia, el literal b del numeral 4 no da cumplimiento con el documento allegado. El modelo definitivo deberá incorporar explícitamente la isófona de 45 dB(A) del indicador L_{AeqN} como criterio de delimitación del área de influencia del recinto en el territorio rural del municipio de Funza.* *Frente al literal c) del numeral 4 - Ajuste del cálculo de áreas y población expuesta en Funza a partir de la curva de 45 dB(A):* *La información presentada a esta Autoridad mediante el radicado 20256201264962 del 14 de octubre de 2025 evidencia que el ajuste en el cálculo de áreas y población expuesta en el municipio de Funza, a partir de la curva nocturna de 45 dB(A), constituye una consecuencia directa de la aplicación del criterio establecido en el literal b). En ese sentido, su cumplimiento depende igualmente de la ejecución del modelo acústico definitivo con el umbral diferenciado indicado. En consecuencia, para el presente requerimiento no se da cumplimiento de acuerdo con la documentación allegada.*		
5. Presentar los documentos "Metodología para la modelación de propagación de ruido generado por uso del recinto de prueba de motores de El Dorado de Bogotá D.C 24 horas" y "Resultados modelo de propagación de ruido escenario – modificación operacional	***Temporal***	***NO***

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C. las 24 horas" en una única versión de cada uno que incluya los ajustes requeridos. En cumplimiento del subnumeral 1.1.1 del subnumeral 1.1 del numeral 1, subnumeral 2.1.1 del subnumeral 2.1 del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, artículo tercero de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022 y numerales 1 y 2 del artículo segundo de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022.		
Análisis del cumplimiento		
Considerando la naturaleza de la información aportada por la AEROCIVIL mediante el radicado 20256201264962 del 14 de octubre de 2025, se observa que el documento allegado corresponde a una propuesta metodológica y, en consecuencia, los modelos de ruido que integrarían los anexos aún no han sido ejecutados. Por lo tanto, el presente requerimiento no se entiende cumplido.		
6. Presentar como parte de los documentos "Metodología para la modelación de propagación de ruido generado por uso del recinto de prueba de motores de El Dorado de Bogotá D.C 24 horas" y "Resultados modelo de propagación de ruido escenario – modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C. las 24 horas", la información geográfica y cartográfica específica a la solicitud de autorización para operar el recinto de prueba de motores en fase III de acuerdo con lo establecido en la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
Considerando la naturaleza de la información aportada por la AEROCIVIL mediante el radicado 20256201264962 del 14 de octubre de 2025, se observa que el documento allegado corresponde a una propuesta metodológica y, en consecuencia, los modelos de ruido que integrarían los anexos aún no han sido ejecutados. Por lo tanto, el presente requerimiento no se entiende cumplido.		
7. Presentar los siguientes ajustes al documento Resultados modelo de propagación de ruido escenario – modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C. las 24 horas": *a. Caracterizar a la luz de un estándar internacional, el cual debe ser relacionado en el reporte de resultados, las emisiones de las aeronaves tenidas en cuenta en la modelación, asociando la potencia de operación y los elementos relevantes de la prueba que permitan tener claridad del ensayo realizado, adjuntar los resultados del ejercicio con su debida justificación técnica.* *b. A partir de este valor, validar la precisión del modelo de ruido para las aeronaves objeto de análisis y de ser necesario ajustar los resultados del modelo de ruido para los descriptores descritos y el escenario crítico.* *c. Aportar a esta entidad los datos de entrada y salida, archivos nativos del software de modelación y mediciones de caracterización de aeronaves, certificados de equipos de medida, memorias de cálculo de los datos obtenidos en formato editable y sin protección respecto a las fórmulas con el fin de validar la trazabilidad.* *En cumplimiento del subnumeral 2.1.1 del subnumeral 2.1 del numeral 2 de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por el artículo tercero de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
Frente al literal a) - Caracterización de emisiones de aeronaves conforme a estándar internacional, asociando potencia de operación y elementos relevantes del ensayo:		

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

AUTO 5532 DEL 18 DE JULIO DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
El documento "Metodología para la modelación de propagación de ruido generado por uso 24 horas del recinto de prueba de motores del aeropuerto", allegado a esta Autoridad mediante radicado ANLA 20256201264962 del 14 de octubre de 2025, señala en la sección 5.3.2, "Calibración del modelo", que se tendrá en cuenta el estándar internacional ISO 10847:1997, Acoustics - In-situ determination of insertion loss of outdoor noise barriers of all types. En tal sentido, se considera que dicho estándar es adecuado, en tanto corresponde a una metodología de medición estandarizada, reconocida a nivel internacional, que permite garantizar la trazabilidad de los datos obtenidos. *Ahora bien, esta Autoridad considera relevante que la fuente de emisión utilizada sea verdaderamente representativa. Lo anterior, en razón a que, bajo las condiciones locativas y de ruido de fondo existentes, el uso o empleo de una fuente omnidireccional (tipo dodecaedro o alto parlante) podría no alcanzar el nivel esperado para obtener una relación señal-ruido (10 dB(A)) suficientemente alta que permita garantizar su representatividad.* *Por otra parte, es importante considerar el grado de incertidumbre asociado a la medición, toda vez que el procedimiento metodológico mediante el uso de pruebas de motor de diferentes aeronaves requiere coordinar con los operadores aéreos el uso de una aeronave en el recinto durante las mediciones, cumplir condiciones meteorológicas específicas (viento ≤ 5 m/s, ausencia de lluvia y temperatura entre 5 y 35 °C), instalar entre 5 y 7 pares de micrófonos y efectuar múltiples registro de medición, a fin de asegurar que este tipo de ejercicios resulten representativos.* *Por tal razón, se considera relevante que este tipo de aspectos y condicionantes sean incorporados con mayor detalle en el documento metodológico.* *Frente al literal b), y aunado a lo anterior, en el documento "Metodología para la modelación de propagación de ruido generado por uso 24 horas del recinto de prueba de motores del aeropuerto", allegado a esta Autoridad mediante radicado ANLA 20256201264962 del 14 de octubre de 2025, se indica que el método de calibración o validación del grado de precisión del modelo corresponde al estándar ISO 10847:1997, Acoustics - In-situ determination of insertion loss of outdoor noise barriers of all types, el cual, desde el punto de vista metodológico, se considera adecuado por tratarse de un estándar internacionalmente reconocido que permite la trazabilidad de la información.* *No obstante, resulta sumamente relevante considerar la incertidumbre asociada al método de medición, la cual usualmente se encuentra relacionada con aspectos como el número de repeticiones de la muestra, el equipo de medición empleado, las condiciones atmosféricas, entre otros factores. Esta información debe quedar discriminada de manera sucinta en la metodología y formar parte integral del proceso de calibración del modelo.* *Frente al literal c - Datos de entrada y salida, archivos nativos del software, mediciones de caracterización, certificados de equipos, memorias de cálculo en formato editable y sin protección:* *El documento metodológico allegado mediante radicado ANLA 20256201264962 del 14 de octubre de 2025 corresponde a una propuesta de procedimiento y no incluye ninguno de los elementos de trazabilidad requeridos en el presente literal. Si bien la AEROCIVIL ha venido entregando archivos nativos del software CadnaA e información cartográfica, resulta relevante que la metodología señale de manera sucinta y explícita la información mínima requerida (sin limitarse a esta) para dar cumplimiento al presente requerimiento.* *Finalmente dada la naturaleza del requerimiento la cual implicar además de la estructuración de la metodología de modelación de ruido del recinto prueba de motores y los anexos producto de los resultados obtenidos, a la fecha del presente seguimiento no se ha aportado la información que permita tomar una decisión de fondo frente a los documentos técnicos aportados, en tal sentido se entiende la obligación no cumple frente a lo solicitado.*		

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***

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

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024		
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:*		
3. Presentar los soportes documentales que permitan evidenciar el cumplimiento de las siguientes medidas de la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-01 Programa de control de emisiones - 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 octavo de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021:* *a. Presentar la georeferenciación de las estaciones del CMAA en el periodo del segundo semestre de 2023 (ICA18) junto a los criterios de micro y macro localización. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 2 de la medida de seguimiento y monitoreo 1.* *b. Presentar la información de niveles de ruido aeronáutico y operaciones aéreas faltantes de todas las estaciones que componen los sistemas SVCA y CMMA que no fueron reportados para los periodos de evaluación de los ICA 15; ICA 17, ICA 18 y lo correspondiente al periodo comprendido entre el 01 de enero de 2024 y el 17 de abril de 2024. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 3 de la medida de seguimiento y monitoreo 1* *c. Demostrar que el área total de cobertura de las estaciones de ruido del centro de monitoreo medio ambiental CMAA puede dar cobertura a toda el área de influencia del Aeropuerto El Dorado definida en la Resolución 1728 de 2021.* *Lo anterior en cumplimiento de la submedida 3 de la medida de seguimiento y monitoreo 1.* *d. Aclarar la diferencia entre el número de estaciones señalada en los informes de monitoreo de ruido ambiental y los informes de correlación o de ruido aeronáutico, frente al número de estaciones reportado en la información FIS entregada diariamente por correo a ANLA a través de los archivos Even List para los periodos de evaluación de los ICA 15, 17 y 18. Lo anterior en cumplimiento a la submedida 3 de la medida de seguimiento 1.* *e. Presentar los informes mensuales de monitoreo de ruido ambiental y sus correspondientes anexos para el periodo del ICA18. Lo anterior en cumplimiento a la submedida 3 de la medida de seguimiento 1.* *g. Presentar los registros de las unidades de medida Lbeq, Lceq, y Lzeq, Lmax B, Lmax C, Lmax Z, EPNdB, EPNL, PNL, CNEL, PNLTM, PNLM, TALA, LpA fast, LpA Slow y LpA impulse y Niveles de tercio de octava entre rangos de frecuencias de 12.5 Hz a 20 Khz que deben ser registrado s por las estaciones de monitoreo de ruido inteligente, para los periodos de los ICA15, 17 y 18. Lo anterior en cumplimiento a la submedida 7 de la medida de seguimiento y monitoreo 2.* *h. Presentar los análisis de componentes tonales que identifiquen de molestias generadas dentro del rango audible en el caso que se presenten y determinar sí esas tonalidades se pueden relacionar con un tipo de aeronave o a un modelo En específico, para los periodos de evaluación de los ICA's 15, 17 y 18.* *Lo anterior en cumplimiento de la submedida 3 de la medida de seguimiento y monitoreo 5.* *i. Evaluar la cantidad de operaciones ejecutadas y registradas por el CMAA con el fin de realizar una argumentación objetiva y técnica de los resultados de niveles de ruido aeronáuticos, para los periodos de evaluación de los ICA 15, 17 y 18. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 5 de la medida de seguimiento y monitoreo 5.* *j. Presentar en los análisis de la aplicación de medidas de abatimiento de ruido la evaluación de las trayectorias, perfiles de vuelo y gradiente de ascenso junto a los*	***Temporal***	***NO***

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

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024		
análisis de altura presentados, así mismo analizar cómo estos aspectos influyeron en los niveles de ruido aeronáutico para los periodos de evaluación de los ICA 15, 17 y 18. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 9 de la medida de seguimiento y monitoreo 5. *k. Presentar el análisis que relacione los cambios de procedimientos PBN implementados entre de los periodos de evaluación del ICA17 y 18, con los niveles de ruido dentro y fuera del área de influencia. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 9 de la medida de seguimiento y monitoreo 5.* *l. Presentar los análisis de cumplimiento por parte de los operadores aéreos de la aplicación del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea realizadas en la terminal aérea y su respectivo análisis de resultados para los periodos de evaluación de los ICA 15, 17 y 18. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 10 de la medida de seguimiento y monitoreo 5.* *m. Demostrar la aplicación de la "Guía de recomendaciones para el cálculo de contornos de ruido en aeropuertos" para las modelaciones de las operaciones aéreas de los años 2021, 2022 y 2023. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 1 de la medida de seguimiento y monitoreo 6.* *n. Presentar la simulación Acústica de la Operación del Aeropuerto Proyectada a 10 y a 20 años, la cual debía entregarse dentro del periodo de evaluación del ICA15. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 2 de la medida de seguimiento y monitoreo 6.* *o. Explicar las posibles causas de la variación de la extensión del área de la curva de 65dBA para los periodos de operaciones modelados correspondientes a los años 2021, 2022 y 2023. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 3 de la medida de seguimiento y monitoreo 6.* *p. Presentar la identificación de todos los sobrepasos entre +5dB a +10dB de los estándares permisibles determinados en la Resolución 627 del 07 de abril de 2006 en los meses faltantes de los periodos de los ICA 15, ICA 17 e ICA 18 y para todos sobrepasos identificados realizar un análisis espectral y/o grabación de audio que permita identificar las fuentes que generan estos sobrepasos. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 1 de la medida de seguimiento y monitoreo 7.* *q. Presentar las medidas a implementar en el marco del RAC13 teniendo en cuenta los hallazgos de diferencias menores a 3dB entre el ruido ambiental y el ruido aeronáutico para los periodos de evaluación de los ICA 15, 17 y 18. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 2 de la medida de seguimiento y monitoreo 7.* *r. Evaluar todos los indicadores de ruido señalados en la Submedida 7 de la medida de seguimiento 2 dentro de los informes de monitoreo de ruido* *ambiental para los periodos de seguimiento de los ICA 15, 17 y 18. Lo anterior en cumplimiento de la Submedida 3 de la medida de seguimiento 7.* *s. Presentar un complemento de estudio de vibraciones de conformidad a la Resolución 1728 de 2021 que cuente con 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.* *iv. Análisis y conclusiones de resultados; Lo anterior en cumplimiento de la submedida 11 de la medida de seguimiento y monitoreo 7.* *t. Describir y explicar el origen de los valores de la fórmula de cálculo de los indicadores, los cuales deben guardar coherencia con las evidencias de cumplimiento de cada medida de seguimiento y monitoreo, lo anterior para la submedida 3 de la*		

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024		
medida de seguimiento 1, submedida 3 de la medida de seguimiento y monitoreo 5, submedida 4 de la medida de manejo 5, la submedida 7 de la medida de seguimiento y monitoreo 5, la submedida 3 de la medida de seguimiento y monitoreo 6, submedida 7 de la medida de seguimiento y monitoreo 7, la submedida 8 de la medida de seguimiento y monitoreo 7 y submedida 11 de la medida de seguimiento 7. para los periodos de evaluación de los ICA 15, 17 y 18.		

Análisis del cumplimiento

Mediante comunicación con radicado ANLA 20256201374622 del 6 de noviembre de 2025, la AEROCIVIL presenta la respuesta parcial No. 2 al Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, en la cual se abordan únicamente aspectos del componente atmosférico, específicamente los literales a), c) y f) del numeral 3 del artículo segundo.

De manera general, es importante precisar que los requerimientos formulados por esta Autoridad hacen referencia a periodos de reporte específicos, en este caso, al primer semestre de 2022 (ICA 15), al primer semestre de 2023 (ICA 17) y al segundo semestre de 2023 (ICA 18), por lo cual la información presentada por el titular debe permitir verificar el cumplimiento de cada literal en función de dichos periodos.

No obstante, la respuesta allegada por la AEROCIVIL presenta un enfoque general y metodológico, sin delimitar de manera clara la información a los periodos requeridos ni evidenciar su aplicación concreta para las condiciones específicas evaluadas. Así mismo, no se presenta información para los demás literales del requerimiento, lo cual impide su verificación integral.

***Literal a**: Presentar la georeferenciación de las estaciones del CMAA en el periodo del segundo semestre de 2023 (ICA18) junto a los criterios de micro y macro localización. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 2 de la medida de seguimiento y monitoreo 1.*

En el oficio la AEROCIVIL indicó:

> *"(…) Respuesta: De acuerdo con el documento técnico "Fase I Centro de Monitoreo Ambiental" (Anexo 1), las estaciones fueron seleccionadas y distribuidas conforme a los siguientes criterios:*
>
> *• Macrolocalización: definida con base en los patrones de operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, las trayectorias de vuelo, la configuración de pistas, la dirección de los vientos y la distribución urbana del entorno.*
>
> *• Microlocalización: determinada mediante la evaluación de condiciones específicas del entorno inmediato, como la representatividad acústica del punto, la ausencia de interferencias no aeronáuticas, la seguridad física de los equipos, y la disponibilidad de energía y conectividad.*
>
> *El diseño se basó en los lineamientos de la OACI – Anexo 16, Volumen I "Ruido de Aeronaves", asegurando que las estaciones capturen niveles representativos de ruido asociados a despegues, aterrizajes, aproximaciones y rodajes.*
>
> *Cada estación cuenta con coordenadas geográficas (latitud, longitud y altitud), presentadas en el anexo 4 a, b y c., las cuales fueron integradas en un informe, en el mapa georreferenciado y archivo KMZ donde se evidencia la ubicación exacta de las estaciones y su distribución dentro del área licenciada definida por la Resolución 1728 de 2021 (…)"*

A partir de la información allegada, se evidencia que la AEROCIVIL presenta una descripción metodológica general de los criterios de macro y microlocalización, así como la georreferenciación de las estaciones mediante anexos cartográficos, lo cual constituye un avance frente a lo requerido.

No obstante, la información no resulta suficiente para verificar el cumplimiento integral del literal, en tanto dicha descripción se presenta a nivel general y no permite establecer de manera individualizada, verificable y trazable

la aplicación de estos criterios para cada estación durante el periodo evaluado. En particular, no se evidencia la correspondencia específica entre cada punto de monitoreo y los criterios técnicos que justifican su ubicación, ni la validación de su representatividad acústica frente a las condiciones reales del entorno.

En consecuencia, si bien se presenta información técnica relevante, esta no permite demostrar de manera suficiente la aplicación concreta de los criterios de localización para cada estación, por lo cual no se verifica el cumplimiento integral del literal a.

***Literal c:** Demostrar que el área total de cobertura de las estaciones de ruido del centro de monitoreo medio ambiental CMAA puede dar cobertura a toda el área de influencia del Aeropuerto El Dorado definida en la Resolución 1728 de 2021.*

Lo anterior en cumplimiento de la submedida 3 de la medida de seguimiento y monitoreo 1.

En el oficio la AEROCIVIL manifestó que:

> *"(…) Respuesta: De acuerdo con la información contenida en los anexos 4a, b y c. Se evidencia que el conjunto de estaciones de monitoreo de ruido del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA), correspondiente al segundo semestre de 2023 los cuales cubren en su totalidad el área de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado definida en la Resolución 1728 de 2021.*
>
> *En el mapa anexo se observa que la superficie total de cobertura generada por los radios de alcance de las estaciones EMRI (159,184 km²) supera ampliamente el área total del polígono de influencia del aeropuerto (33,571 km²), lo que demuestra que las estaciones garantizan el monitoreo continuo dentro de todo el ámbito de influencia establecido, cumpliendo así con lo dispuesto en la Submedida 3 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo (…)"*

En el marco del ICA 21, el titular sustenta el cumplimiento a partir de la superposición de radios de influencia de las estaciones, indicando que estos cubren la totalidad del polígono de influencia. En efecto, en los anexos cartográficos presentados (Anexo 5), se observa la representación espacial de las estaciones de monitoreo y sus respectivos radios de cobertura, evidenciando una cobertura continua desde el punto de vista geométrico.

(Ver imagen de la página 927 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

No obstante, desde el punto de vista técnico, dicha aproximación presenta limitaciones estructurales frente a la obligación evaluada.

En primer lugar, conforme a lo señalado en el documento denominado "Anexo 5. SKBO_Campaign_radius", el radio de cada estación corresponde a un criterio operativo de "circle of influence", utilizado para la correlación de eventos aeronáuticos dentro del sistema de monitoreo, estableciéndose como regla general valores entre 1500 m y 3000 m. En este sentido, el propio documento indica que dicho radio se define en función de la capacidad del sistema para capturar eventos y optimizar el procesamiento, y no como un parámetro de representatividad acústica del territorio.

En segundo lugar, el análisis del documento "Anexo 5. SKBO_Campaign_radius" evidencia que este no presenta el sustento técnico que soporte los radios de cobertura allí definidos, particularmente en lo referente al grado de sensibilidad de los equipos de medición, los criterios de configuración del sistema o las recomendaciones del fabricante. Estos aspectos deberían encontrarse debidamente armonizados con los lineamientos previstos en estándares internacionales aplicables, tales como la NTC-ISO 1996-2 y la ISO 20906, lo cual no se evidencia en la información aportada.

Adicionalmente, se identifican inconsistencias en la definición de los radios de cobertura entre estaciones. En particular, algunas estaciones presentan áreas de influencia visiblemente mayores sin que exista un sustento

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

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024

técnico que lo justifique. A manera de ejemplo, el punto EMRI 24 evidencia un radio de cobertura superior al de otras estaciones, condición que no resulta consistente con lo señalado en el mismo documento, en el sentido de que las estaciones se ubican en zonas con mayor número de trayectorias de aeronaves. Por el contrario, del análisis de la información operativa, se evidencia que dicha estación corresponde a un punto con menor número de detecciones.

De igual forma, el análisis cartográfico sugiere que estaciones ubicadas en sectores más alejados o con menor densidad de operación presentan radios de detección más amplios, situación que no encuentra una justificación técnica verificable en la información aportada y que introduce incertidumbre sobre la validez de la denominada "cobertura combinada".

En tercer lugar, desde el punto de vista acústico, la propagación del ruido aeronáutico no responde a un comportamiento uniforme ni radial. De acuerdo con la ISO 1996-2, los niveles de presión sonora en un punto receptor dependen de múltiples factores, tales como la distancia a la fuente, las condiciones de propagación, la meteorología, la topografía y la presencia de obstáculos, así como de la incertidumbre asociada a la medición. En este sentido, la norma reconoce la variabilidad espacial del ruido y la necesidad de garantizar condiciones representativas en su evaluación.

En la misma línea, la ISO 20906 establece que los sistemas de monitoreo de ruido aeronáutico deben garantizar la identificación y caracterización confiable de los eventos sonoros en función de las condiciones reales de operación, lo cual implica que la localización de estaciones debe responder a criterios de representatividad del entorno acústico.

En este contexto, la extensión de radios de hasta 3 km sin una justificación técnica específica no permite garantizar que los niveles medidos en una estación sean representativos de toda el área contenida dentro de dicho radio, en tanto el nivel de presión sonora puede variar significativamente en función de la distancia a la trayectoria de vuelo, la altitud de la aeronave, la potencia de operación y las condiciones de propagación.

En cuarto lugar, no se presenta un análisis geoespacial verificable que relacione la ubicación de las estaciones con los corredores reales de operación aérea ni con la distribución espacial de los niveles de ruido. Tampoco se identifican análisis de vacíos de cobertura, evaluación de incertidumbre ni validación técnica de la representatividad del sistema frente al comportamiento real del ruido aeronáutico en el área de influencia.

En este contexto, si bien la información allegada evidencia una cobertura teórica basada en radios de detección de eventos aeronáuticos, no se demuestra técnica ni metodológicamente que la red de monitoreo garantice una cobertura efectiva y representativa del ruido aeronáutico en la totalidad del área de influencia, en los términos exigidos por la submedida 3.

En consecuencia, la información presentada no permite verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el literal c, en tanto no se determina que la red de monitoreo del CMAA cuente con una configuración que garantice el cubrimiento efectivo del área de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado desde el punto de vista de la representatividad acústica.

En relación con los demás literales del requerimiento (b, d, e, g, h, i, j, k, l, m, n, o, p, q, r, s y t), no se evidencia la presentación de información por parte de la AEROCIVIL que permita verificar su cumplimiento en los términos exigidos por esta Autoridad, en tanto la respuesta allegada se limita a abordar de manera parcial los literales a), c) y f), sin incluir soportes, análisis o desarrollos técnicos asociados a los demás componentes del requerimiento.

En consecuencia, no es posible realizar la verificación del cumplimiento de dichos literales, evidenciándose un incumplimiento por ausencia de información.

De manera integral, y en relación con los literales a) y c), si bien el titular presenta información técnica asociada a los aspectos requeridos, esta no se encuentra delimitada a los periodos específicos de evaluación (ICA 15, ICA

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

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024		
17 e ICA 18), ni permite verificar su aplicación concreta, trazable y verificable en función de las condiciones reales del sistema de monitoreo. Así mismo, se identifican limitaciones en la suficiencia y soporte técnico de la información aportada, lo cual impide confirmar el cumplimiento en los términos exigidos por el requerimiento.		
12. Ajustar las metas e indicadores de la ficha de manejo PMA-01 Manejo y control de Ruido, relacionados con los subnumerales 1.2.4., 1.2.5., 1.2.6, 1.2.7., 1.2.8., 1.2.9., 1.2.10. Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 1.4 del numeral 1 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
De conformidad con lo establecido en el subnumeral 1.4 del numeral 1 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, el requerimiento evaluado corresponde al ajuste de las metas e indicadores asociados a los subnumerales 1.2.4, 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7, 1.2.8, 1.2.9 y 1.2.10 de la ficha PMA-01 "Manejo y Control de Ruido", los cuales se relacionan con (1.2.4) la remisión de informes trianuales relacionados con la reconversión de flota; (1.2.5) la remisión en cada ICA de los soportes de implementación del Manual de Abatimiento de Ruido; (1.2.6) la presentación de informes trimestrales sobre la implementación de procedimientos PBN/RNAV; (1.2.7) la remisión de informes trimestrales de resultados del Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento de los niveles de ruido en la operación aérea; (1.2.8) la revisión bianual del Protocolo en los términos establecidos; (1.2.9) la presentación de informes semestrales sobre acciones frente a incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia relacionados con ruido; y (1.2.10) la remisión de informes semestrales sobre la socialización de obligaciones acústicas en el marco de conceptos de altura. *La AEROCIVIL, mediante comunicación con radicado ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025, presenta los ajustes a las medidas correspondientes al componente atmosférico del Plan de Manejo Ambiental, específicamente en lo relacionado con las actividades de seguimiento y monitoreo del proyecto "Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado", en cumplimiento de lo establecido en la Resolución 1728 de 2021, la Resolución 003094 del 27 de diciembre de 2023 y el Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.* *En el marco de dicha comunicación, el titular presenta la actualización de las fichas correspondientes, indicando lo siguiente:* *(…)* *Se presentan las modificaciones dispuestas en los actos administrativos correspondientes para la respectiva ficha:* *(Ver ilustración de la página 933 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *A partir de la revisión efectuada, esta Autoridad reconoce que los indicadores presentados, permiten verificar el cumplimiento de reporte o remisión documental establecidas para cada medida. No obstante, la información reportada a través de dichos indicadores presenta limitaciones para establecer de manera objetiva la efectividad ambiental de las medidas frente al impacto sonoro asociado a la operación aérea del proyecto, conforme se desarrolla a continuación para cada uno de los indicadores allegados.* - *En relación con el indicador denominado "Remisión de Informes de Flota (RIF)", se revisó la información presentada por el titular en el Anexo 13.8 "Plan de Reducción de Niveles de Ruido - AEROSUCRE", correspondiente al Informe de Avance 2024.* *El documento allegado contiene la descripción de las acciones desarrolladas en el marco del Plan de Reducción de Niveles de Ruido, incluyendo información operativa asociada a la flota, referencias a certificaciones acústicas de aeronaves, datos de operación y reporte de actividades ejecutadas durante la vigencia evaluada.* *De acuerdo con la estructura definida para el indicador, cuya meta corresponde al 100 % asociado a la presentación del informe dentro de la periodicidad establecida, se verifica el cumplimiento de la obligación de reporte para el periodo evaluado.*		

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

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024

No obstante, el indicador RIF se encuentra orientado principalmente a verificar el cumplimiento de la obligación documental asociada a la remisión del informe, por lo que la información reportada mediante este presenta limitaciones para establecer de manera objetiva el desempeño ambiental asociado a las acciones de reconversión de flota y su incidencia frente al impacto por ruido aeronáutico. Aunque el documento incluye información relacionada con actividades operativas y características técnicas de las aeronaves, no se evidencia un análisis que permita relacionar dichas acciones con variaciones verificables en los niveles de emisión acústica o en la exposición de los receptores ubicados en el área de influencia.

En este sentido, se precisa que, conforme a los lineamientos establecidos en el Manual de Indicadores de Impactos Internalizables adoptado por la ANLA, los indicadores asociados a las medidas de manejo ambiental deben aportar información que permita realizar seguimiento a la efectividad de las acciones implementadas frente al impacto objeto de gestión.

Para el caso analizado, el impacto objeto de gestión corresponde al impacto sonoro asociado a la operación aeroportuaria. Sin embargo, la información reportada mediante el indicador RIF se orienta principalmente a verificar el cumplimiento de la obligación de reporte del informe, sin que ello permita evaluar de manera directa la evolución del impacto ni la efectividad ambiental de las acciones implementadas.

En consecuencia, si bien el resultado del 100 % reportado para el indicador RIF confirma el cumplimiento de la entrega del informe en los términos establecidos, la información presentada no constituye evidencia suficiente para establecer el desempeño ambiental asociado a las metas de reducción de niveles de ruido previstas en el Plan de Reducción de Niveles de Ruido, considerando que el seguimiento efectuado se centra en la verificación del cumplimiento documental de la medida.

El análisis del indicador evidencia que, aunque se verifica el cumplimiento de la remisión del Informe de Flota (RIF) conforme a la periodicidad establecida, el indicador actualmente definido no permite evaluar el desempeño ambiental de la medida asociada al Plan de Reducción de Niveles de Ruido, al limitarse a verificar la entrega del documento sin incorporar variables que permitan analizar la variación del impacto por ruido aeronáutico derivado de la operación de la flota.

- *En relación con el indicador denominado "Remisión de Cumplimiento del Abatimiento de Ruido (RCAR)", presentado por el titular en cumplimiento del requerimiento efectuado por esta Autoridad, se revisó la estructura metodológica definida para su seguimiento dentro de los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA). El indicador fue formulado como la verificación de la remisión, en cada ICA, de los informes y/o soportes técnicos que evidencien la implementación del Manual de Abatimiento de Ruido, estableciendo como meta el 100 % asociado a la presentación de dicha información.*

A partir del análisis efectuado se observa que el indicador propuesto se orienta principalmente a verificar el cumplimiento de la obligación documental asociada a la remisión de información dentro del ICA, sin incorporar variables cuantificables que permitan evaluar el desempeño ambiental derivado de la aplicación del Manual de Abatimiento de Ruido. En efecto, la estructura metodológica definida para el indicador no contempla parámetros asociados al nivel de adherencia operacional a los procedimientos establecidos, al control de desviaciones frente a los procedimientos de abatimiento ni a la variación del impacto acústico en el área de influencia del proyecto.

Desde el punto de vista técnico, la verificación de la remisión de informes constituye un mecanismo de control documental, sin embargo, la información reportada mediante el indicador presenta limitaciones para establecer de manera objetiva el desempeño ambiental de la medida de manejo y la efectividad de las acciones implementadas para la mitigación del impacto por ruido aeronáutico. En este sentido, el indicador se orienta a verificar el cumplimiento de una obligación administrativa de reporte, sin incorporar variables que permitan evaluar el comportamiento del impacto objeto de gestión.

De conformidad con los lineamientos adoptados por la ANLA para la formulación de indicadores asociados a medidas de manejo ambiental, estos deben orientarse a evaluar resultados verificables frente al impacto

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

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024

identificado, incorporar variables medibles, contar con línea base y metas definidas, y permitir establecer el avance real en la mitigación o control del impacto ambiental.

En el presente caso, el impacto objeto de gestión corresponde a la generación de ruido aeronáutico asociada a la operación aérea. No obstante, la información reportada mediante el indicador RCAR no permite establecer de manera verificable la incidencia de la implementación del Manual de Abatimiento de Ruido sobre la variación del impacto acústico en el área de influencia, dado que su formulación se limita a verificar la remisión de los informes que describen su aplicación.

En consecuencia, la información derivada del indicador presenta limitaciones para evaluar el desempeño ambiental asociado a la implementación del Manual de Abatimiento de Ruido, en tanto corresponde a un indicador de gestión documental y no a un indicador de desempeño ambiental que permita analizar el avance material en la mitigación del impacto por ruido aeronáutico.

El análisis del indicador RCAR evidencia que su formulación se orienta a verificar la remisión de información dentro de los Informes de Cumplimiento Ambiental, no obstante, la información reportada mediante dicho indicador no permite evaluar de manera objetiva el resultado ambiental derivado de la implementación de los procedimientos de abatimiento de ruido ni establecer con claridad la incidencia de estas acciones frente al impacto objeto de gestión.

- *En relación con el indicador denominado "%PBN/RNAV - Indicador de Reporte de Procedimientos PBN/RNAV", estructurado por el titular para verificar la presentación de informes trimestrales ante esta Autoridad sobre el avance en la implementación de los procedimientos PBN/RNAV y sus implicaciones en la reducción de los niveles de ruido, se revisó la formulación metodológica definida para su seguimiento.*

De acuerdo con la información presentada, el indicador fue definido bajo un esquema porcentual asociado a la remisión de los informes trimestrales, estableciendo como meta el 100 %, y clasificando el resultado en cumplimiento total, cumplimiento parcial o incumplimiento, en función de la entrega de los reportes correspondientes dentro de la periodicidad establecida.

Del análisis efectuado se observa que la estructura del indicador se orienta principalmente a verificar el cumplimiento de la obligación documental asociada a la presentación periódica de información ante esta Autoridad, así como el reporte del avance en la implementación de los procedimientos PBN/RNAV. No obstante, la información reportada mediante el indicador presenta limitaciones para establecer de manera objetiva la incidencia de dichos procedimientos sobre el comportamiento del impacto por ruido aeronáutico.

En efecto, el indicador no contempla parámetros cuantificables asociados a aspectos tales como la distribución espacial de las trayectorias de vuelo, la variación en los niveles de presión sonora en los puntos de monitoreo, ni otros indicadores de resultado que permitan establecer una relación verificable entre la implementación de los procedimientos PBN/RNAV y la gestión del impacto acústico en el área de influencia.

Desde el punto de vista metodológico, la verificación de la remisión de informes constituye un mecanismo de control del cumplimiento de obligaciones de reporte; sin embargo, la información derivada del indicador presenta limitaciones para evaluar de manera directa el desempeño ambiental de la medida y determinar la efectividad de los procedimientos implementados frente al impacto objeto de gestión.

De conformidad con los lineamientos establecidos en el Manual de Indicadores de Impactos Internalizables adoptado por la ANLA, los indicadores asociados a medidas de manejo deben orientarse a medir resultados verificables frente al impacto identificado, incorporar variables cuantificables, contar con línea base y metas definidas, y permitir evaluar la eficacia de las medidas implementadas para la mitigación o control del impacto ambiental.

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

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024

En el presente caso, el impacto objeto de gestión corresponde a la generación y distribución del ruido aeronáutico asociada a la operación aérea. No obstante, la información reportada mediante el indicador formulado se orienta principalmente a verificar la remisión de informes trimestrales, sin que ello permita establecer de manera verificable la variación del impacto ni la incidencia ambiental derivada de la implementación de los procedimientos PBN/RNAV.

En consecuencia, el indicador permite constatar el cumplimiento de la obligación de reporte establecida para el seguimiento de la medida; sin embargo, la información presentada mediante dicho indicador presenta limitaciones para evaluar de manera objetiva el desempeño ambiental asociado a la implementación de los procedimientos PBN/RNAV y su efecto frente al impacto por ruido aeronáutico.

- *En relación con el indicador denominado "RMRA - Reporte de Medición de Ruido Aéreo", estructurado para verificar la remisión trimestral a esta Autoridad de los resultados derivados de la implementación del Protocolo de Medición y Evaluación del Cumplimiento de los Niveles de Ruido en la Operación Aérea, se revisó su formulación y alcance dentro del Informe de Cumplimiento Ambiental (ICA) correspondiente.*

De acuerdo con la información aportada en el Anexo 13.12 "Dictámenes técnicos", se presentan los dictámenes mensuales mediante los cuales se realiza el análisis de la implementación del Protocolo adoptado mediante la Resolución 1599 de 26 de agosto de 2020, incluyendo la descripción metodológica del sistema de monitoreo, los parámetros evaluados y la relación de eventos que superaron el nivel máximo permisible de 94 dBA Lmax, para el periodo comprendido entre el 1 y el 31 de marzo de 2025.

Desde la perspectiva del indicador, cuya meta corresponde al 100 % asociado a la remisión del reporte trimestral, se verifica que el titular allegó dictámenes técnicos mensuales que consolidan la evaluación del cumplimiento del Protocolo. En este sentido, el indicador permite constatar la remisión de la información requerida dentro del ICA, pese a que la entrega debe realizarse de manera trimestral.

No obstante, del análisis de la formulación del indicador se observa que el RMRA se orienta principalmente a verificar el cumplimiento de la obligación documental asociada a la remisión de los reportes, sin incorporar variables que permitan evaluar de manera directa el desempeño ambiental derivado de la implementación del Protocolo de medición de ruido aeronáutico. Si bien los dictámenes técnicos contienen el análisis detallado de los eventos que superan el umbral de 94 dBA Lmax, la información reportada mediante el indicador no permite establecer de manera verificable la tendencia, variación temporal o control progresivo de dichas superaciones, ni relacionar objetivamente las acciones implementadas con la evolución del impacto acústico.

Desde el punto de vista metodológico, la remisión de reportes constituye un mecanismo de control documental del cumplimiento de obligaciones de seguimiento; sin embargo, la información derivada del indicador presenta limitaciones para evaluar de manera objetiva el desempeño ambiental de la medida y determinar la efectividad de las acciones implementadas para el control del impacto por ruido aeronáutico.

De conformidad con los lineamientos establecidos en el Manual de Indicadores de Impactos Internalizables adoptado por la ANLA, los indicadores asociados a medidas de manejo deben orientarse a medir resultados verificables frente al impacto identificado, incorporar variables cuantificables, contar con línea base y metas definidas, y permitir evaluar la eficacia de las medidas implementadas para la mitigación o control del impacto ambiental.

En el presente caso, el impacto objeto de gestión corresponde a la superación de los niveles máximos permisibles de ruido asociados a la operación aérea. No obstante, la información reportada mediante el indicador RMRA se orienta principalmente a verificar la remisión de los reportes técnicos, sin que ello permita establecer de manera verificable la evolución del impacto ni la incidencia de la implementación del Protocolo frente al control o reducción de las superaciones del nivel máximo permisible de ruido.

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

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024

En consecuencia, el indicador permite confirmar el cumplimiento de remitir los reportes de medición de ruido aéreo; sin embargo, la información presentada mediante dicho indicador presenta limitaciones para evaluar de manera objetiva el desempeño ambiental asociado al control progresivo de las superaciones del nivel máximo permisible de ruido en la operación aérea.

Así las cosas, el análisis del indicador RMRA - Reporte de Medición de Ruido Aéreo evidencia que su formulación se orienta a verificar la remisión de los reportes de medición derivados de la implementación del Protocolo, sin incorporar variables que permitan evaluar el resultado ambiental asociado al control de las superaciones del nivel máximo permisible de ruido en la operación aérea. En este sentido, el indicador corresponde a un indicador de gestión, que no permite analizar el desempeño ambiental de la medida frente al impacto objeto de gestión.

- *En relación con el indicador denominado "IRB - Indicador de Revisión Bianual", asociado a la obligación de realizar la revisión bianual establecida en el artículo tercero de la Resolución 1599 de 2020, se revisó su formulación metodológica y estado de avance dentro del ICA 21. Esta revisión tiene como propósito verificar que los niveles máximos permisibles por operación no sean superados y que las eventuales modificaciones al Protocolo se orienten a la reducción de los conflictos de uso del suelo en el área de influencia aeroportuaria.*

De acuerdo con la información presentada en la sección 3.3.3.4 "Reducción sobre eventos superiores máximo estándar permisible de nivel de ruido", el titular incluye el análisis semestral correspondiente a los eventos que superan el nivel máximo permitido. No obstante, dicho análisis corresponde al seguimiento periódico de las superaciones registradas y no constituye la revisión bianual del Protocolo establecida en la Resolución 1599 de 2020, la cual implica una evaluación integral del instrumento y la eventual formulación de ajustes o modificaciones.

El indicador fue estructurado bajo un esquema binario, donde IRB = 1 corresponde a cumplimiento e IRB = 0 a incumplimiento. Para el periodo evaluado se reporta el valor "0", señalando que la revisión bianual del Protocolo se encuentra en ejecución.

Desde el punto de vista técnico, el indicador IRB permite verificar el estado de cumplimiento de la obligación asociada a la realización de la revisión bianual establecida en el acto administrativo. En tanto la revisión no ha sido culminada ni presentada formalmente ante esta Autoridad, no se configura el cumplimiento de la obligación para el periodo evaluado. El hecho de que la revisión se encuentre "en ejecución" no equivale al cumplimiento efectivo de la obligación establecida en la Resolución 1599 de 2020.

Adicionalmente, se observa que la formulación del indicador se orienta principalmente a verificar la realización o no de la revisión bianual, sin incorporar variables que permitan evaluar de manera objetiva el alcance, contenido o incidencia ambiental de dicha revisión frente al control del impacto por ruido aeronáutico. En particular, la información reportada mediante el indicador no permite establecer de manera verificable si la revisión del Protocolo contribuye a la reducción de eventos que superan el estándar máximo permisible, ni si las modificaciones eventualmente propuestas generan mejoras medibles en la gestión del impacto acústico o en la disminución de conflictos de uso del suelo en el área de influencia aeroportuaria.

De conformidad con los lineamientos establecidos en el Manual de Indicadores de Impactos Internalizables adoptado por la ANLA, los indicadores asociados a medidas de manejo deben permitir medir resultados verificables frente al impacto identificado, incorporar variables cuantificables, contar con línea base y metas definidas, y facilitar la evaluación del desempeño ambiental derivado de la implementación de las medidas.

En el presente caso, si bien la revisión bianual constituye una obligación específica establecida en la Resolución 1599 de 26 de agosto de 2020, la información derivada del indicador IRB se orienta principalmente a verificar el cumplimiento formal de dicha obligación, sin incorporar elementos que permitan evaluar de manera directa el efecto de la revisión sobre la gestión del impacto por ruido aeronáutico.

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

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024

Para el periodo evaluado, el indicador IRB - Indicador de Revisión Bianual no se considera cumplido, en la medida en que la información reportada mediante el indicador presenta limitaciones para evaluar el resultado ambiental derivado de la revisión del Protocolo en términos de control o reducción del impacto por ruido aeronáutico.

- *En relación con el indicador denominado "ASR - Acciones frente a Sanciones por Ruido", estructurado para verificar la presentación semestral de un informe consolidado que relacione las acciones implementadas frente a los incumplimientos identificados en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) asociados al componente de ruido, se revisó su estado de avance dentro del ICA correspondiente*

De acuerdo con la formulación presentada, el indicador fue definido bajo un esquema porcentual, en el cual ASR = 100 % corresponde a cumplimiento total, ASR entre 80 % y 99 % a cumplimiento parcial y ASR < 80 % a incumplimiento. Para el periodo evaluado, el titular reporta un valor de 0 %, indicando que el informe semestral se encuentra en proceso de consolidación.

Desde el punto de vista técnico, el alcance del indicador se orienta a verificar la remisión del informe semestral consolidado ante esta Autoridad, mediante el cual se documenten las acciones implementadas frente a los incumplimientos identificados en materia de ruido. En tanto el documento no ha sido allegado ni se evidencia su incorporación dentro del ICA evaluado, no se configura el cumplimiento asociado al indicador para el periodo analizado. La manifestación de que el informe se encuentra "en proceso de consolidación" no equivale a la presentación efectiva del reporte requerido, ni satisface el alcance de la obligación establecida para el seguimiento.

En consecuencia, para el periodo objeto de análisis, el indicador ASR – Acciones frente a Sanciones por Ruido no se considera cumplido, en la medida en que no se evidencia la remisión del informe semestral requerido dentro del ICA correspondiente. En este sentido, el valor reportado de 0 % resulta consistente con la ausencia del reporte exigido.

Adicionalmente, se observa que la formulación del indicador se orienta principalmente a verificar el cumplimiento de la obligación documental asociada a la remisión del informe semestral, sin incorporar variables que permitan evaluar de manera objetiva la incidencia de las acciones implementadas frente al control del impacto por ruido aeronáutico. En particular, la información derivada del indicador no permite establecer de manera verificable si las acciones implementadas frente a los incumplimientos identificados contribuyen a la reducción de eventos asociados al componente ruido, ni si dichas acciones generan mejoras medibles en el cumplimiento de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia relacionados con ruido.

De conformidad con los lineamientos establecidos en el Manual de Indicadores de Impactos Internalizables adoptado por la ANLA, los indicadores asociados a medidas de manejo deben permitir medir resultados verificables frente al impacto identificado, incorporar variables cuantificables, contar con línea base y metas definidas, y facilitar la evaluación del desempeño ambiental derivado de la implementación de las medidas.

En el presente caso, la información reportada mediante el indicador ASR se orienta principalmente a verificar el cumplimiento formal de la obligación de reporte, sin incorporar elementos que permitan evaluar de manera directa la efectividad de las acciones implementadas frente a la gestión del impacto por ruido aeronáutico.

En consecuencia, la información presentada mediante el indicador ASR presenta limitaciones para evaluar de manera objetiva el resultado ambiental derivado de las acciones implementadas frente a los incumplimientos identificados en materia de ruido, considerando que su alcance se orienta principalmente al seguimiento documental de la obligación de reporte establecida.

- *En relación con el indicador denominado "ECA - Indicador de Remisión de Cumplimiento Acústico", estructurado para verificar la remisión semestral de un informe consolidado que relacione los usuarios a quienes se les socializaron las obligaciones en materia de requerimientos acústicos de construcción y áreas*

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

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024

de restricción por ruido, en el marco del proceso de emisión de conceptos de altura por parte de la UAEAC, se revisó su formulación metodológica y alcance dentro del ICA correspondiente.

De acuerdo con la información aportada en el Anexo 13.14 "Informe conceptos uso del suelo", el titular presenta el informe semestral consolidado correspondiente al primer semestre de 2025, en el cual se relacionan las solicitudes recibidas, la localización de los predios evaluados, su clasificación frente al área de influencia directa e indirecta del aeropuerto y el análisis de compatibilidad de uso del suelo en función de la normatividad vigente.

Desde la perspectiva del indicador, cuya meta corresponde al 100 % asociado a la remisión del informe semestral, se evidencia la presentación del documento requerido dentro del ICA evaluado. En este sentido, el indicador permite constatar el cumplimiento de la obligación de reporte para el periodo evaluado.

No obstante, del análisis de su formulación se observa que el indicador ECA se orienta principalmente a verificar el cumplimiento de la obligación documental asociada a la remisión del informe consolidado, sin incorporar variables que permitan evaluar de manera directa el resultado ambiental derivado de la socialización de las obligaciones acústicas ni su incidencia frente a la gestión preventiva del conflicto de uso del suelo asociado al ruido aeronáutico.

En particular, la estructura del indicador no contempla parámetros que permitan analizar la evolución de la ocupación del suelo en áreas con restricciones por ruido, la variación en el número de solicitudes incompatibles con las restricciones acústicas, ni otros elementos que permitan establecer una relación verificable entre la socialización de obligaciones acústicas y la prevención de nuevos desarrollos urbanos incompatibles con las condiciones de exposición sonora.

Desde el punto de vista metodológico, la remisión de informes constituye un mecanismo de verificación del cumplimiento de obligaciones de reporte; sin embargo, la información derivada del indicador presenta limitaciones para evaluar de manera objetiva el desempeño ambiental de la medida y determinar la efectividad de la gestión preventiva orientada al control del crecimiento urbano incompatible dentro del área de influencia acústica.

Especialmente, si bien el informe relaciona las solicitudes recibidas y la socialización de las obligaciones acústicas correspondientes, la información reportada mediante el indicador no permite establecer de manera verificable la incidencia de dicha gestión frente a los procesos de licenciamiento urbanístico, los cuales son finalmente materializados por las curadurías urbanas en el marco de las disposiciones establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente. En este sentido, la verificación de la remisión del informe no permite determinar si la información suministrada en el proceso de emisión de conceptos de altura y compatibilidad de uso del suelo se traduce efectivamente en decisiones de control urbanístico orientadas a prevenir la consolidación de nuevos desarrollos en zonas con restricciones por ruido aeronáutico.

De conformidad con los lineamientos establecidos en el Manual de Indicadores de Impactos Internalizables adoptado por la ANLA, los indicadores asociados a medidas de manejo deben orientarse a medir resultados verificables frente al impacto identificado, incorporar variables cuantificables, contar con línea base y metas definidas, y permitir evaluar la eficacia de las acciones implementadas para la prevención, mitigación o control del impacto ambiental.

En el presente caso, la medida tiene un carácter preventivo, en tanto busca evitar la consolidación de nuevos desarrollos o edificaciones en áreas con restricciones por ruido aeronáutico. No obstante, la información reportada mediante el indicador ECA se orienta principalmente a verificar la remisión del informe semestral, sin incorporar elementos que permitan evaluar de manera directa la efectividad de dicha gestión preventiva frente al control del crecimiento urbano incompatible dentro del área de influencia acústica.

Se concluye que el análisis del indicador ECA evidencia que, si bien se verifica el cumplimiento de la remisión del informe semestral correspondiente, la información presentada mediante el indicador presenta limitaciones para

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

AUTO 11705 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2024
evaluar de manera objetiva el resultado asociado a la gestión preventiva del conflicto de uso del suelo frente al ruido aeronáutico. - *En términos generales, del análisis efectuado sobre los indicadores asociados a la ficha PMA-01 "Manejo y Control de Ruido", esta Autoridad evidencia que los indicadores formulados por la AEROCIVIL se encuentran orientados principalmente al seguimiento del cumplimiento de la entrega periódica de información técnica.* *No obstante, desde el punto de vista técnico del seguimiento ambiental, se identifica de manera transversal que la información reportada mediante dichos indicadores presenta limitaciones para establecer de forma objetiva, verificable y trazable la efectividad ambiental de las medidas implementadas frente al impacto sonoro asociado a la operación aeroportuaria, considerando que los resultados obtenidos se orientan principalmente a verificar el cumplimiento formal del reporte.* *En particular, se observa que los indicadores evaluados no incorporan de manera consistente variables de resultado asociadas a la evolución del impacto acústico, tendencias temporales, comportamiento de los niveles de presión sonora, reducción verificable de superaciones, control de exposición de receptores sensibles o disminución de conflictos de uso del suelo, elementos que resultan relevantes para establecer la incidencia material de las medidas implementadas frente al impacto objeto de gestión.* *En este contexto, si bien la información allegada permite verificar el cumplimiento de las obligaciones de reporte definidas en las medidas evaluadas, ello no constituye por sí mismo evidencia suficiente para justificar la efectividad ambiental de las acciones implementadas frente a los objetivos generales de prevención, mitigación y control del impacto por ruido aeronáutico establecidos en la ficha PMA-01 y en el instrumento de manejo ambiental del proyecto.* *Por lo anterior, las observaciones efectuadas en el presente análisis no se orientan a cuestionar la correspondencia formal entre los indicadores y las metas definidas en la Ficha aprobada, sino a evaluar el alcance técnico de la información reportada para efectos del seguimiento ambiental y la capacidad de los indicadores para evidenciar resultados verificables frente al impacto objeto de manejo, en el marco de las funciones de control y seguimiento atribuidas a esta Autoridad Ambiental.*

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
Reiterar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE 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		
***Requerimiento 1**: Presentar soporte documental de la información del Modelo de Almacenamiento Geográfico del proyecto acorde con lo establecido en la Resolución 2182 de 2016 del MADS, para la totalidad del área de influencia actualizada, incluyendo los siguientes ajustes:* *1. Calcular en el sistema de referencia definida para el proyecto, las áreas del campo Area_Ha de la capa ZonificacionAmbiental.* *2. Diligenciar los campos que se presentan como obligatorios en el diccionario de datos, como, por ejemplo, la capa Suscept_MovMasa en los campos DIST_CAUCE, LITOL_UGS, ORIENTACI y ZON_INE_ID, la capa Suscept_Incendios en los campos BIOMASA, HUMEDAD_V y ZON_INE_ID, en la capa Equipamiento el campo CAPACIDAD, en la tabla RegistrosCalidadAireTB los campos PERS_RECEP, REC_ASENT, REC_EE y REC_EE_HA y la tabla RegistrosRuidoEmisionTB en los campos REC_EE y REC_EE_HA, entre otros.*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
3. Mantener la estructura de la base de datos absteniéndose de incluir nuevas tablas como, por ejemplo, infraproyectopg_tb, unidadterritorialtb y registrossucesosprocesadostb, entre otras. *4. Ajustar el área de influencia para el medio socioeconómico, en el sentido de establecer el polígono del área de influencia socioeconómica de conformidad con los límites de las unidades territoriales menores e incluir en la capa AreaInfluencia de la base de datos temática, el área de influencia socioeconómica* *5. Incluir la base de datos del inventario forestal mencionado en el numeral acápite del componente flora del capítulo 5 del complemento del EIA.* ***Tablas*** *6. El modelo de almacenamiento geográfico las tablas MMA_Impactos_TB MMA_ACV_TB y MMA_Indicadores_TB, de acuerdo con lo mencionado en el capítulo 11 planes y programas y de acuerdo con lo solicitado en los requerimientos 32, 33 y 34 del acta de información adicional.* ***Metadata*** *7. Un metadato por todos los elementos geográficos, incluyendo el metadato de la cartografía base y de todos los ráster remitidos y el metadato documental del estudio.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 12 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, requerimiento 1 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y requerimiento 1 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*		
Reiteraciones		
• *Requerimiento 1 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023* • *Requerimiento 1 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, se evidencia que la AEROCIVIL, radicó a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y numerales 2 y 3 del requerimiento 133).* - *Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
*De acuerdo con los anteriores radicados presentados por la AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el **requerimiento 1** del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.*		
***Requerimiento 2**: Presentar el diligenciamiento de los formatos ICA 4a e ICA 4b de la siguiente manera, de conformidad con lo establecido en el Manual de Seguimiento Ambiental de Proyectos – MMA – SECAB, 2002:* *1. Para los medios abiótico (excepto el componente atmosférico), biótico y socioeconómico, correspondientes al periodo del ICA 15 (1 de enero al 30 de junio de 2022).* *2. Para los medios abiótico (excepto el componente atmosférico) y biótico correspondientes al periodo del ICA 16 (1 de julio al 31 de diciembre de 2022).* *Lo anterior, en cumplimiento del requerimiento 52 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y requerimiento 36 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Requerimiento 52 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023* • *Requerimiento 36 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, se evidencia que la AEROCIVIL, radicó a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y numerales 2 y 3 del requerimiento 133).* - *Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)* *De acuerdo con los anteriores radicados presentados por la AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el **requerimiento 2** del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.*		
***Requerimiento 3**: Presentar los formatos ICA 4a e ICA 4b de las fichas de seguimiento y monitoreo de los componentes abiótico, biótico y socioeconómico (excepto para la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-05 Apoyo actividades sociales y comunitarias) establecidas por la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 correspondientes al ICA 11 (1 de enero al 30 de junio de 2020) e ICA 12 (1 de julio al 31 de diciembre de 2020).* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 1 del parágrafo del artículo noveno de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, requerimiento 1 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 1 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 2 del*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y requerimiento 2 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.		
Reiteraciones		
• *Requerimiento 1 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021* • *Requerimiento 1 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *Requerimiento 2 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023* • *Requerimiento 2 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, se evidencia que la AEROCIVIL, radicó a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y numerales 2 y 3 del requerimiento 133).* - *Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)* *De acuerdo con los anteriores radicados presentados por la AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el* ***requerimiento 3*** *del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.*		
Requerimiento 4*: Presentar los respectivos soportes de cumplimiento de las siguientes Fichas de manejo ambiental correspondiente a los ICA 8 (1 de julio al 31 de diciembre de 2018), ICA 9 (1 de enero al 30 de junio de 2019) e ICA 10 (1 de julio al 31 de diciembre de 2019):* *1. Ficha 6.2.1.8 Disposición adecuada de los residuos de pavimento y mantenimiento de aviones.* *2. Ficha 6.2.5 Mitigación de Impactos por Desechos Sólidos.* *3. Ficha 6.2.6 Mitigación de Impactos por Manejo de Materiales Peligrosos.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 21 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 2 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 4 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y requerimiento 3 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Numeral 21 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021* • *Requerimiento 2 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *Requerimiento 4 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023* • *Requerimiento 3 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, se evidencia que la AEROCIVIL, radicó a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y numerales 2 y 3 del requerimiento 133).* - *Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)* *De acuerdo con los anteriores radicados presentados por la AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el requerimiento 4 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.*		
***Requerimiento 5**: Presentar los estimativos de generación de residuos peligrosos, de manera discriminada, de los residuos de las instalaciones del Grupo Aeronaval de Transporte y Apoyo Fluvial – GATAF- para los periodos reportados en los ICA 2016, 2017 y 2018.* *Lo anterior, en cumplimiento del literal c) del numeral 2 del artículo primero del Auto 2046 del 25 de mayo de 2015, numeral 14 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, sub numeral 1.6, del numeral 1 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 31 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 23 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 5 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 6 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y requerimiento 4 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *literal c) del numeral 2 del artículo primero del Auto 2046 del 25 de mayo de 2015* • *numeral 14 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril de 2018* • *sub numeral 1.6, del numeral 1 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019* • *numeral 31 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021* • *requerimiento 23 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021* • *requerimiento 5 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *requerimiento 6 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023* • *requerimiento 4 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, se evidencia que la AEROCIVIL, radicó a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025:		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
- *Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y numerales 2 y 3 del requerimiento 133).* - *Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)* *De acuerdo con los anteriores radicados presentados por la AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el requerimiento 5 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.*		
***Requerimiento 7**: Informar sobre la tubería que descarga aguas al canal 8 en el encole del box coulvert que entrega al río Bogotá.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo 6.2.1.5 Mitigación de Impactos sobre la Calidad de Aguas Subterráneas, medida 1 de la Ficha de manejo 6.2.6 Mitigación de Impactos por Manejo de Materiales Peligrosos, literal d) del numeral 1 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, sub numeral 11.4 del numeral 11 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 77 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 38 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 9 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 9 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y requerimiento 6 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, se evidencia que la AEROCIVIL, radicó a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y numerales 2 y 3 del requerimiento 133).* - *Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
De acuerdo con los anteriores radicados presentados por AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el requerimiento 7 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.		
***Requerimiento 8**: Presentar copia de las autorizaciones expedidas por la autoridad municipal y la autoridad ambiental con que cuenta la Cantera San Fernando para adelantar la actividad de disposición de escombros.* *Lo anterior, en cumplimiento a lo establecido en el artículo sexto de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, numeral 8 del artículo primero del Auto 2046 del 25 de mayo de 2015, numeral 48 del artículo primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017, numeral 16 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, numeral 10 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 36 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 27 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 13 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 10 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y requerimiento 7 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *numeral 8 del artículo primero del Auto 2046 del 25 de mayo de 2015,* • *numeral 48 del artículo primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017,* • *numeral 16 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril de 2018,* • *numeral 10 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019,* • *numeral 36 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021,* • *requerimiento 27 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021,* • *requerimiento 13 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022,* • *requerimiento 10 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023* • *requerimiento 7 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, se evidencia que la AEROCIVIL, radicó a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y numerales 2 y 3 del requerimiento 133).* - *Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)* *De acuerdo con los anteriores radicados presentados por AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el requerimiento 8 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Requerimiento 9*: Presentar los soportes del manejo dado a los residuos de pavimento y del mantenimiento de aeronaves para las áreas responsabilidad de la AEROCIVIL, para el año 2016.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha 6.2.1.8 Disposición adecuada de los Residuos de Pavimento y Mantenimiento de Aviones, numeral 2 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, numeral 12 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 78 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 39 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 14 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 11 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y requerimiento 8 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *numeral 2 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018* • *numeral 12 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019* • *numeral 78 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021* • *requerimiento 39 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021* • *requerimiento 14 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *requerimiento 11 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023* • *requerimiento 8 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*		
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, se evidencia que la AEROCIVIL, radicó a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y numerales 2 y 3 del requerimiento 133).* - *Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)* *De acuerdo con los anteriores radicados presentados por la AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el requerimiento 9 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.*		
Requerimiento 10*: Presentar los soportes documentales que permitan evidenciar el cumplimiento de disposición y manejo de residuos industriales, aceites, combustibles, lubricantes y/o solventes y gestión de manejo de residuos hospitalarios para los ICA 8 (1 de julio al 31 de diciembre de 2018), ICA 9 (1 de enero al 30 de junio de 2019) e ICA 10 (1 de julio al 31 de diciembre de 2019).* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo 6.2.6 Mitigación de Impactos por Manejo de Materiales Peligrosos, numeral 24 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
febrero de 2021, requerimiento 3 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 12 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y requerimiento 9 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.		

Reiteraciones

- *numeral 24 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021,*
- *requerimiento 3 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022,*
- *requerimiento 12 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023*
- *requerimiento 9 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*

Análisis del cumplimiento

Inicialmente, se tiene para el presente requerimiento, que la AEROCIVIL, mediante comunicaciones con radicado ANLA 20256201497562 y 20256201497812 del 1 de diciembre de 2025, solicitó a la ANLA información respecto a respuestas brindadas a obligaciones contenidas en diferentes actos administrativos y que presuntamente no han sido tenidas en cuenta.

En tal sentido, revisada la información anexada por AEROCIVIL, se relaciona para el presente requerimiento lo que se muestra en la imagen de la pagina 958 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.

Considerando lo mencionado por la AEROCIVIL en sus comunicaciones con radicado ANLA 20256201497562 y 20256201497812 del 1 de diciembre de 2025, se revisa la información descrita para el requerimiento 3 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, la cual fue radicada mediante el comunicado ANLA No. 20236201048202 del 26 de diciembre de 2023. En tal sentido, se evidencia lo siguiente:

> *"Respuesta: En el ANEXO\Req 3, se adjuntan los documentos solicitados. Sin embargo, la entidad desea aclarar que esta información fue entregada dentro del plazo establecido para los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICAs) mencionados."*

En revisión de la información referenciada se incluyen dos carpetas, una para el año 2018 y otra más para el año 2019. A continuación, se describe lo evidenciado en las carpetas mencionadas:

***2018**:*

Ruta de Acceso: E:\20236201048202\Anexos-1-paquete_2023-12-26_1415.zip\Anexos-1-paquete_2023-12-26_1415\Req 3\2018

(Ver imagen de la página 959 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

En revisión de las mencionadas carpetas, en la tabla de las páginas 959 y 960 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026 se relacionan los soportes documentales adjuntos:

2019:

Ruta de Acceso: E:\20236201048202\Anexos-1-paquete_2023-12-26_1415.zip\Anexos-1-paquete_2023-12-26_1415\Req 3\2019\Anexo_8_Seguimiento gestion amb tenedores

(Ver imagen de la página 961 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

Ruta de Acceso: E:\20236201048202\Anexos-1-paquete_2023-12-26_1415.zip\Anexos-1-paquete_2023-12-26_1415\Req 3\2019\Anexo_8_Seguimiento gestion amb tenedores

En revisión de las carpetas identificadas anteriormente, se incluyen los soportes que se relacionan en la tabla de las páginas 961 y 962 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026:

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

E:\20236201048202\Anexos-1-paquete_2023-12-26_1415.zip\Anexos-1-paquete_2023-12-26_1415\Req 3\2019\Anexo_9_Obras y mantenimiento

(Ver tabla de la página 963 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

E:\20236201048202\Anexos-1-paquete_2023-12-26_1415.zip\Anexos-1-paquete_2023-12-26_1415\Req 3\2019\R. Hospitalarios\CATAM

(Ver tabla de la página 963 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

Considerando la anterior información se tienen las siguientes consideraciones:

- *Para el periodo del ICA 8 (1 de julio al 31 de diciembre de 2018), si bien se incluyen algunas certificaciones de retiro, tratamiento y disposición final de residuos peligrosos, no se incluye Certificaciones para los tenedores de espacio: Brigada 32, CATAM (se incluye solamente manejo de residuos hospitalarios, pero no peligrosos), policía antinarcóticos, y los edificios CGAC y CNA.*

- *Para el periodo de los ICA 9 (1 de enero al 30 de junio de 2019) e ICA 10 (1 de julio al 31 de diciembre de 2019) se incluye documentación relacionada con el manejo de residuos sólidos convencionales, reciclables, vegetales, peligrosos y hospitalarios. Sin embargo, para ninguno de estos dos ICA, se incluyen certificaciones de manejo, tratamiento y disposición final de residuos peligrosos expedidos por parte del gestor ambiental autorizado.*

- *Considerando lo anterior, se tiene que la información mencionada por la AEROCIVIL en las comunicaciones con radicado ANLA 20256201497562 y 20256201497812 del 1 de diciembre de 2025 no cuenta con las evidencias documentales necesarias para dar cierre al presente requerimiento.*

Así mismo, vale la pena resaltar que en revisión documental del expediente LAM0209, la AEROCIVIL, mediante los radicados ANLA 20246200214242 del 27 de febrero de 2024, 20246200216872 del 28 de febrero de 2024 y 20246200270522 del 11 de marzo de 2024, presenta respuesta parcial 1 al Acta 888 del 2023, donde es incluida la respuesta al requerimiento 12, relacionado con la reiteración del requerimiento 3 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022.

Mencionado lo anterior, se tiene que el Concepto Técnico 5694 de 5 de agosto de 2024, acogido mediante el Acta 550 de 5 de agosto de 2024, evalúa la información presentada por la AEROCIVIL en respuesta al requerimiento 12 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023. En tal sentido se considera lo siguiente:

En revisión del expediente LAM0209, y conforme los antecedentes relacionados al inicio del documento, se evidencia que la AEROCIVIL presentó a esta Autoridad, mediante los radicados ANLA 20246200214242 del 27 de febrero de 2024, 20246200216872 del 28 de febrero de 2024 y 20246200270522 del 11 de marzo de 2024, respuesta parcial 1 al Acta 888 del 2023.

En tal sentido, para la presente obligación la AEROCIVIL menciona:

> *"Respuesta: a fin de dar cumplimiento a este requerimiento, la Aerocivil presenta los soportes del correcto manejo y disposición de residuos industriales, aceites, combustibles, lubricantes y/o solventes para el periodo requerido, en la carpeta de Anexos "Req 12".*
>
> *Finalmente, toda vez que se ha aportado la evidencia correspondiente, se solicita respetuosamente se de cierre a este requerimiento y se excluya de seguimiento, así como se de cierre en el numeral 24 artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021 y requerimiento 3 del Acta 562 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 31 de agosto de 2022."*

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

En revisión de la información referenciada se incluyen dos carpetas, una para el año 2018 y otra más para el año 2019:

***2018**:*

(Ver tabla de las páginas 964 y 965 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

2019:

(Ver tabla de la página 965del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

Consideraciones respecto a la información radicada por la AEROCIVIL:

No incluye para el ICA 8, correspondiente al semestre comprendido entre los meses de julio y diciembre de 2018, tenedores de espacio como: CNA y CGAC de Aerocivil y la Dirección de la policía antinarcóticos.

Para el periodo de los ICA 9 e ICA 10, comprendido para el primer y segundo semestre del año 2019, se evidencia según los soportes documentales radicados por la AEROCIVIL que solamente son incluidas certificaciones para el manejo de residuos peligrosos del ICA 9 de tenedor de espacio CNA de AEROCIVIL, y certificaciones de manejo de residuos peligrosos del ICA 10 para el tenedor de espacio Fuerza Aérea. Para los demás tenedores de espacio no se incluyen certificaciones ambientales del manejo de residuos sólidos peligrosos.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, se efectuará la respectiva reiteración al requerimiento 12.

En análisis a la respuesta dada al requerimiento 12 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, - reiterado del requerimiento 3 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022- se tienen las siguientes consideraciones:

En revisión de la información presentada como soporte a la disposición y manejo de residuos industriales, aceites, combustibles, lubricantes y/o solventes y gestión de manejo de residuos hospitalarios para los ICA 8 (1 de julio al 31 de diciembre de 2018), ICA 9 (1 de enero al 30 de junio de 2019) e ICA 10 (1 de julio al 31 de diciembre de 2019) se tiene la información faltante que se relaciona en la tabla de la página 966 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026

Finalmente, se tiene que, una vez revisada la información mencionada, se tiene:

- *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201497562 y 20256201497812 del 1 de diciembre de 2025, se revisa la información descrita para el requerimiento 3 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022.*

- *Comunicaciones con radicado ANLA 20246200214242 del 27 de febrero de 2024, 20246200216872 del 28 de febrero de 2024 y 20246200270522 del 11 de marzo de 2024, presenta respuesta parcial 1 al Acta 888 de 6 de diciembre de 2023*

  a. *Tal como se evidencia en el cuadro resumen de la página 966 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026, es evidente que para el periodo de los **ICA 8** (1 de julio al 31 de diciembre de 2018), **ICA 9** (1 de enero al 30 de junio de 2019) e **ICA 10** (1 de julio al 31 de diciembre de 2019) hace falta información documental que permita evidenciar la disposición y manejo de residuos peligrosos como aceites usados, combustibles contaminados, elementos contaminados con hidrocarburos, lubricantes y/o solventes, filtros, solventes, entre otros; y gestión de manejo de residuos hospitalarios.*

  b. *De otra parte, tal como se anotó en el cuadro de la página 966 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026, se hace necesario que la AEROCIVIL, informe mediante un cuadro consolidado por semestre, las cantidades de residuos sólidos peligrosos generados en cada una de sus áreas y en los tenedores*

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
de espacio a su cargo. Así mismo, dicho cuadro consolidado, debe contener una memoria descriptiva acerca de las novedades de generación, manejo y disposición final de estos residuos, es decir, incluir si fueron generados, pero no dispuestos aún por cantidad, si no fueron generados para el periodo, si se encuentran en proceso de disposición por acciones de remate judicial, si son agrupados y manejados dentro de un área específica -para el caso de edificios administrativos de AEROCIVIL- entre otros aspectos. *Considerando lo anterior, el equipo de seguimiento conceptúa no aceptar la información presentada por la AEROCIVIL al requerimiento 3 del Acta 562 del 31 de agosto del 2022 (comunicado ANLA 20236201048202 del 26 de diciembre de 2023) y su reiteración efectuada en el requerimiento 12 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 (radicados ANLA 20246200214242 del 27 de febrero de 2024, 20246200216872 del 28 de febrero de 2024 y 20246200270522 del 11 de marzo de 2024) dado que se encuentra incompleta y no es posible dar cumplimientos parciales a la obligación.* *Así mismo, se da respuesta al comunicado con radicado ANLA 20256201497562 y 20256201497812 del 1 de diciembre de 2025, requerimiento 3 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, donde la AEROCIVIL, solicita información respecto a respuestas brindadas a obligaciones contenidas en diferentes actos administrativos y que presuntamente no han sido tenidas en cuenta.* *En tal sentido con lo anterior, se reitera la presente obligación.*		
***Requerimiento 11**: Presentar las medidas implementadas para llevar a cabo la separación de las aguas lluvias de las aguas generadas en el proceso de lavado de aviones realizado en el hangar de SATENA, en concordancia con lo establecido en la Ficha 6.2.1.4 Mitigación de Impactos Sobre la Calidad de Aguas Superficiales.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 5 del artículo primero del Auto 2046 de 25 de mayo de 2015, numeral 46 del artículo primero del Auto 2094 de 30 de mayo de 2017, numeral 27 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, numeral 20 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 35 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 26 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 12 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 13 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y requerimiento 10 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *numeral 5 del artículo primero del Auto 2046 de 25 de mayo de 2015* • *numeral 46 del artículo primero del Auto 2094 de 30 de mayo de 2017* • *numeral 27 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018* • *numeral 20 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019* • *numeral 35 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021* • *requerimiento 26 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021* • *requerimiento 12 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *requerimiento 13 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023* • *requerimiento 10 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, se evidencia que la AEROCIVIL, radicó a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y numerales 2 y 3 del requerimiento 133).*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
- *Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)* *De acuerdo con los anteriores radicados presentados por la AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el requerimiento 11 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.*		
***Requerimiento 12**: Presentar el ajuste del programa de seguimiento y monitoreo PSM-04 Vertimientos, en el sentido de Plantear las acciones necesarias para identificar posibles fuentes de contaminación de los resultados en los puntos de monitoreo previos al vertimiento en el río Bogotá. Se deberá tener en cuenta la normatividad ambiental vigente en materia de vertimientos, así como el Acuerdo 43 de 2006, o la norma que la sustituya, establecida por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR, que establece los objetivos de calidad para la cuenca del Río Bogotá.* *Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 4.4 del numeral 4 del artículo noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, requerimiento 14 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y requerimiento 11 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *requerimiento 14 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023* • *requerimiento 11 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, se evidencia que la AEROCIVIL, radicó a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y numerales 2 y 3 del requerimiento 133).* - *Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
De acuerdo con los anteriores radicados presentados por la AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el requerimiento 12 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.		
***Requerimiento 17**: Presentar los resultados de los monitoreos trimestrales de calidad de aguas superficiales efectuados para los periodos de los ICA 15 (1 de enero a 30 de junio de 2022) e ICA 16 (1 de julio a 31 de diciembre de 2022).* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Seguimiento y Monitoreo PSM-04 Vertimientos, numeral 2 del requerimiento 58 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y numeral 2 del requerimiento 21 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *numeral 2 del requerimiento 58 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023* • *numeral 2 del requerimiento 21 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, se evidencia que la AEROCIVIL, radicó a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y numerales 2 y 3 del requerimiento 133).* - *Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)* *De acuerdo con los anteriores radicados presentados por la AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el requerimiento 17 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.*		
***Requerimiento 18**: Presentar la siguiente información:* *1. Plan de acción para los siguientes parámetros que tuvieron un incumplimiento respecto a la normatividad ambiental vigente e implementar las acciones correctivas del caso para lograr su cumplimiento: Canales de aguas lluvias: DBO5 (Puntos S7, S12 y S13), Sólidos Suspendidos totales (Puntos S1, S2, S3, S5, S7, S11, S12 y S13), Grasas y aceites e hidrocarburos totales (Punto S1 y S13) Fuente Receptora: Sólidos suspendidos totales Punto S20 correspondiente al periodo del ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023).* *2. Soportes documentales que permitan verificar la ejecución de los monitoreos trimestrales correspondientes al periodo del ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023).*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha PSM – 04 Vertimientos, artículo octavo de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021 y requerimiento 63 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.		
Reiteraciones		
• *requerimiento 63 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*		
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, se evidencia que la AEROCIVIL, radicó a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y numerales 2 y 3 del requerimiento 133).* - *Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)* *De acuerdo con los anteriores radicados presentados por la AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el requerimiento 18 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.*		
***Requerimiento 19**: Presentar la siguiente información:* *1. Soportes documentales que permitan evidenciar el manejo, recepción y disposición final de los residuos reciclables generados por los siguientes tenedores de espacio: SATENA, CATAM, Policía Nacional Dirección Antinarcóticos y Almacén AEROCIVIL, correspondiente al periodo del ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023), lo anterior, en cumplimiento a la medida 4 de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos.* *2. Soportes documentales que permitan evidenciar el manejo, transporte y disposición final de residuos peligrosos generados por los siguientes tenedores de espacio: Consorcio KAPPA. (Firma encargada del Mantenimiento áreas a cargo de AEROCIVIL), Edificios administrativos CGAC, CNA- NEEA (AEROCIVIL), correspondiente al periodo del ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023), lo anterior, en cumplimiento a la medida 4 de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos.* *3. Soportes documentales que permitan evidenciar el manejo, transporte y disposición final de residuos peligrosos generados por los siguientes tenedores de espacio: Almacén AEROCIVIL, Edificios administrativos CGAC, CNA- NEEA (AEROCIVIL), SATENA, División de Asalto Aéreo Ejercito nacional Brigada 32, correspondiente al*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
periodo del ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023), lo anterior, en cumplimiento a la medida 4 de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos. *4. Soportes documentales de las certificaciones de manejo y disposición final de los residuos peligrosos relacionados con los ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023), expedidas por gestores debidamente autorizados por la Autoridad Ambiental, para los siguientes tenedores de espacio a cargo de AEROCIVIL:* *(Ver tabla de la página 988 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *5. Soportes documentales que permitan evidenciar el inventario de elementos RESPEL existentes en la zona de Almacén de AEROCIVIL, así como clasificación y autorización para disposición de dichos elementos (si aplica) para los periodos de los ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023), lo anterior, en cumplimiento a la medida 5 de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos.* *6. Soportes documentales que permitan evidenciar el cubrimiento y/o retiro de residuos peligrosos ubicados en la zona de parqueadero del Almacén AEROCIVIL, que sean susceptibles de procesos de oxidación, sulfatación, corrosión y/o derrames de sustancias peligrosas luego de lo evidenciado en visita de seguimiento efectuada los días 15, a 17 de abril de 2024, lo anterior, en cumplimiento a la medida 5 de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos.* *7. Soportes documentales que permitan evidenciar las acciones de adecuación, señalización, identificación y mejoramiento de los puntos de acopio temporal de residuos peligrosos para los tenedores de espacio SATENA y Armada Nacional, identificados en los ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023), lo anterior, en cumplimiento de la medida 6 de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos.* *8. Soportes documentales relacionados con las certificaciones de disposición final de Residuos de Construcción y demolición expedidas por el gestor ambiental autorizado, para los periodos de los ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023), lo anterior, en cumplimiento, de la Resolución 472 de 28 de febrero de 2017.* *9. Soportes documentales que permitan evidenciar las medidas de prevención y reducción de residuos de construcción y demolición, así como las acciones de almacenamiento temporal de RCD, para el periodo del ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023), lo anterior, lo anterior, en cumplimiento de la medida 7 de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos.* *10. Soportes documentales que permitan evidenciar la relación de cantidades generadas y las acciones de manejo implementadas para el material de fresado generado para el periodo del ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023) durante las actividades de bacheo de calles de rodaje y pistas; lo anterior, en cumplimiento de la medida 7 de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos y artículo sexto de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021 y requerimiento 64 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Reiteraciones		
• *requerimiento 64 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, se evidencia que la AEROCIVIL, radicó a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y numerales 2 y 3 del requerimiento 133).* - *Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)* *De acuerdo con los anteriores radicados presentados por la AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el requerimiento 19 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.*		
***Requerimiento 20**: Presentar la siguiente información:* *1. Soportes y registro fotográfico de los mantenimientos efectuados a los canales de aguas lluvias y actividades de rocería para las áreas no concesionadas a cargo de AEROCIVIL correspondientes al primer y segundo semestre del año 2023 - ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023).* *2. Soportes documentales de las actividades relacionadas con la Medida 6 "Medidas de manejo para el mantenimiento del cauce del río Bogotá", correspondiente al periodo del ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023).* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA-04 Manejo de aguas lluvias, drenajes naturales y vertimientos, artículo sexto de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021 y requerimiento 65 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *requerimiento 65 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, se evidencia que la AEROCIVIL, radicó a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y numerales 2 y 3 del requerimiento 133).*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
- *Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)* *De acuerdo con los anteriores radicados presentados por la AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el requerimiento 20 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.*		
***Requerimiento 21**: Presentar los soportes documentales del manejo y/o retiro de los materiales de obra observados en el área del contenedor de espacio SATENA, según lo evidenciado durante los días 15, 16 y 17 de abril de 2024.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha PMA-06 Manejo de materiales y sobrantes de construcción, artículo sexto de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021 y requerimiento 66 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *requerimiento 66 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, se evidencia que la AEROCIVIL, radicó a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y numerales 2 y 3 del requerimiento 133).* - *Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)* *De acuerdo con los anteriores radicados presentados por AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el requerimiento 21 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.*		
***Requerimiento 22**: Presentar la actualización del documento PGIRS que incluya las metas de reducción de residuos a corto, mediano y largo plazo para los periodos de los*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023). *Lo anterior, en cumplimiento a la Ficha de seguimiento y monitoreo PMA-03 Residuos, artículo octavo de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021 y requerimiento 67 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*		
Reiteraciones		
• *requerimiento 67 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, se evidencia que la AEROCIVIL, radicó a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y numerales 2 y 3 del requerimiento 133).* - *Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)* *De acuerdo con los anteriores radicados presentados por la AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el requerimiento 22 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.*		
***Requerimiento 25**: Presentar una simulación predictiva de los cambios o actualizaciones de procedimiento aéreos desde el 18 de mayo de 2023 hasta el 22 de noviembre de 2023, con el fin de tener las tener herramientas y evaluar los posibles impactos ambientales y a la población expuesta, antes de la implementación de cualquier tipo de modificación, actualización o cambio de procedimientos aéreos, teniendo claro que la ANLA no es competente en los cambios operacionales, pero si sobre los niveles de presión sonora que puede trascender el área de influencia proyecto. Recalcando que la entrega de estas simulaciones predictivas, deben ser antes de la implementación de dichos cambios o actualizaciones, y deben contar con la socialización previa con la comunidad.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 14 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *numeral 14 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023*		
Análisis del cumplimiento		
El requerimiento establece la obligación de presentar simulaciones predictivas previas a la implementación de cualquier modificación en los procedimientos aéreos, con el fin de evaluar los posibles impactos ambientales, particularmente en términos de ruido, sobre la población expuesta, así como garantizar su socialización previa con las comunidades potencialmente afectadas.		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Esta obligación tiene un carácter preventivo y correctivo, en tanto surge como respuesta a los cambios operacionales implementados en diciembre de 2022, los cuales generaron expansión de la huella acústica hacia zonas no contempladas en el área de influencia, sin evaluación previa ni socialización, lo cual motivó la intervención de esta Autoridad. *En el marco del análisis del ICA 21, correspondiente al periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A, el cual constituye el instrumento base para la trazabilidad y verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. Esta omisión impide identificar de manera consolidada si el titular reconoce, reporta o justifica el estado de cumplimiento del requerimiento en el periodo evaluado.* *Adicionalmente, si bien el titular radicó múltiples comunicaciones en respuesta al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dichas respuestas corresponden a requerimientos de distintos componentes y no incluyen información específica relacionada con la obligación de presentar simulaciones predictivas asociadas a cambios en procedimientos aéreos. En este sentido, se configura un listado de información dispersa sin correspondencia directa con la obligación evaluada, lo cual no constituye evidencia verificable de cumplimiento.* *Desde el punto de vista técnico, el cumplimiento de esta obligación no se satisface con la remisión de oficios, respuestas parciales o información general, en tanto exige de manera expresa: i) la elaboración de modelaciones predictivas previas, ii) la evaluación de impactos sobre el área de influencia, y iii) la socialización con la comunidad. Ninguno de estos elementos es acreditado en la información presentada para el periodo evaluado.* *Cabe precisar que, si bien la ANLA no es competente para definir o autorizar procedimientos aeronáuticos, sí lo es para exigir la evaluación de los impactos ambientales derivados de dichos cambios, particularmente en lo relacionado con los niveles de presión sonora y la afectación a la población, en aplicación de los principios de prevención y precaución.* *En este contexto, la información presentada no permite verificar el cumplimiento del requerimiento, por lo tanto, se concluye que NO CUMPLE, en relación con el requerimiento 25, toda vez que no se allegan soportes técnicos que confirmen la elaboración de simulaciones predictivas previas, ni la evaluación de impactos ni la socialización exigida, por ende, la Autoridad reitera el cumplimiento del requerimiento contenido en el numeral 14 del Auto 9680 del 2023 y*		
***Requerimiento 26**: Presentar los soportes que evidencien el cumplimiento de las siguientes medidas de la Ficha de manejo ambiental PMA-01 "Manejo y control de Ruido", correspondiente al periodo del ICA 16 (1 de julio a 31 de diciembre de 2022):* *1.Las acciones que permitan garantizar el cumplimiento de las cuotas de ruido de carácter ambiental LAeq, hora 55 dBA ± 2 dBA en los horarios establecidos; evaluables en estaciones con categoría de uso de suelo residencial sobre las trayectorias aéreas para periodos semanales, en cumplimiento de la medida 3.* *2. El listado 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, en cumplimiento de la medida 4.* *3. Que todas las trayectorias de vuelo implementadas a partir del 18 de mayo de 2023 se aplican bajo cumplimiento a disposiciones de ruido del Reglamento Aeronáutico de Colombia, la actualización del manual de abatimiento de ruido - SKBO, mediante acto administrativo expedido por la Aeronáutica Civil. Lo anterior, en cumplimiento de la medida 6.*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
4. Informes trimestrales relacionados 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 para el periodo comprendido entre 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, en cumplimiento de la medida 9. *5. La Aplicación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado, generando registro de las sanciones impuestas en el marco de aplicación de dicho protocolo, lo anterior cumplimiento de la medida 10.* *6. Los 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 26 de agosto de 2020 de la Aeronáutica Civil, en cumplimiento de la medida 11.* *7. Las acciones tomadas frente a los incumplimientos a los niveles de ruido: Se presentará un informe semestral que relacioné las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, en cumplimiento de la medida 12.* *8. Un informe que relacione las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia relacionados con el componente ruido, en cumplimiento de la medida 13.* *9. El 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, en cumplimiento de la medida 15.* *Lo anterior, en cumplimiento al artículo cuarto del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023.*		
Reiteraciones		
• *artículo cuarto del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones de actos administrativos. *No obstante, el titular radicó ante esta Autoridad diversas comunicaciones, entre estas, la comunicación con radicado ANLA 20256200579152 del 21 de mayo de 2025, mediante la cual AEROCIVIL indica lo siguiente:* *"(…) Así las cosas y con el fin de atender de manera oportuna lo solicitado en el marco de la presente obligación, la Aeronáutica Civil procede a entregar el documento identificado como Anexo: "ART 4 REQ 9", el cual contiene los elementos técnicos y administrativos que respaldan el cumplimiento de lo exigido (…)"* *Remitiendo para tal efecto el documento denominado "INFORME CONCEPTOS USO DEL SUELO Y MITIGACIÓN DE IMPACTOS DE RUIDO – Julio – Diciembre 2022 – Bogotá D.C.".*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

A partir de la revisión del citado documento, se evidencia que el mismo contiene una relación de solicitudes de concepto de uso del suelo, presentada mediante tablas en las cuales se identifican elementos como número de radicado, entidad solicitante, proyecto y localización, lo cual constituye un insumo relevante frente a la identificación de usuarios atendidos durante el periodo.

(Ver imagen de la página 1002 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

Así mismo, se observa que el documento incorpora análisis técnicos de compatibilidad de uso del suelo, en los cuales la AEROCIVIL determina, la incompatibilidad de desarrollos residenciales en zonas expuestas a ruido aeronáutico, sustentando sus pronunciamientos en normativa vigente y lineamientos técnicos aplicables, así como en la definición de áreas con conflicto de uso del suelo asociadas a la exposición a niveles elevados de presión sonora. En este sentido, se reconoce que el titular adelanta una gestión orientada a restringir o condicionar usos del suelo incompatibles dentro del área de influencia acústica del aeropuerto.

Sin embargo, al contrastar el contenido del informe con el alcance específico del requerimiento, se establece que la obligación no se limita a la presentación de un documento técnico, sino que exige demostrar de manera verificable que, para cada usuario, se comunicaron formalmente las obligaciones específicas en materia de requerimientos acústicos de construcción y las áreas de restricción por ruido aplicables al predio evaluado.

En este sentido, la información presentada no resulta suficiente para verificar el cumplimiento integral de la obligación, en tanto, si bien se aporta un listado y se evidencian análisis técnicos de compatibilidad de uso del suelo, incluyendo la determinación de incompatibilidad para desarrollos residenciales, no se presenta de manera sistemática y trazable el contenido de los conceptos emitidos para cada solicitud ni la comunicación efectiva de las obligaciones acústicas a los usuarios. En particular, la determinación de incompatibilidad no sustituye la obligación de informar de manera expresa las condiciones, restricciones y requerimientos acústicos aplicables a cada predio, ni permite evidenciar que dichas consideraciones fueron formalmente comunicadas al solicitante.

Así mismo, no se incluye de forma consolidada el número y fecha de los conceptos emitidos, el sentido del pronunciamiento en cada caso, ni el detalle específico de los requerimientos acústicos exigidos o de las restricciones por ruido informadas para cada predio, lo cual impide verificar el alcance real de la información suministrada a los usuarios.

Adicionalmente, no se evidencia la trazabilidad del proceso posterior a la emisión de los conceptos, en particular en lo relacionado con la posible expedición de licencias de construcción por parte de las autoridades urbanísticas competentes, ni las acciones de seguimiento o articulación adelantadas por la AEROCIVIL para garantizar que las condiciones acústicas y restricciones informadas sean efectivamente consideradas en dichos procesos. Esta ausencia limita la verificación de la gestión preventiva frente a la consolidación de desarrollos incompatibles en zonas expuestas a ruido aeronáutico.

Así mismo, no se aporta evidencia documental que permita verificar la trazabilidad del proceso, esto es, la correspondencia entre la solicitud radicada, el concepto emitido y la comunicación formal de las obligaciones al solicitante, lo cual impide establecer que dichas obligaciones hayan sido efectivamente informadas como parte integral del proceso de evaluación.

De igual forma, la información no permite evaluar la cobertura, consistencia ni la completitud de la gestión adelantada, en tanto se limita a una presentación descriptiva de casos sin una integración sistemática de la información que permita verificar su alcance y consolidación.

Se precisa igualmente que el cumplimiento de la obligación debe estar soportado en información técnica, verificable y trazable que permita a esta Autoridad constatar de manera objetiva el alcance real de la gestión adelantada.

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

<table>
<tr><th colspan="3">ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025</th></tr>
<tr><td colspan="3">En consecuencia, la información allegada constituye un avance parcial; sin embargo, no permite verificar el cumplimiento total del numeral 9 del requerimiento 26, por lo cual se concluye que AEROCIVIL no cumple con lo requerido, debiéndose reiterar la obligación en los términos establecidos por esta Autoridad Nacional.</td></tr>
<tr><td>Requerimiento 29: Presentar para los periodos de los ICA 15 (1 de enero a 30 de junio de 2022), ICA 16 (1 de julio a 31 de diciembre de 2022), ICA 17 (1 de enero a 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio a 31 de diciembre de 2023), los soportes documentales que permitan evidenciar la radicación de las mediciones de calidad del aire validadas del Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire Industrial a través de la Ventanilla Integral de Trámites Ambientales en Línea (VITAL), ventanilla física, licencias@anla.gov.co, u otro medio que establezca el Centro de Monitoreo de Recursos Naturales de la ANLA, con el asunto "Reporte de monitoreo regional MCA – LAM0209" de manera semanal para el caso de estaciones automáticas y mensualmente para el caso de estaciones manuales. La información de los monitoreos deberá diligenciarse en un archivo formato .csv, .xls o .xlsx. incluyendo los siguientes campos:

<table>
<tr><th>ID_MAI_ANL</th><th>ID_MON_AIR</th><th>PARAMETRO</th><th>REGISTRO</th><th>FECHA</th><th>HORA_INI</th><th>HORA_FIN</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

•ID_MAI_ANL: Corresponde al identificador único de la estación de monitoreo del Sistema Especial de Vigilancia de Calidad del Aire planteado por la ANLA.
•ID_MON_AIR: Identificador único del punto de monitoreo de calidad de aire utilizado previamente en el Modelo de Almacenamiento Geográfico Vigente.
•PARAMETRO: Corresponde el parámetro a reportar, mínimo se deben reportar los siguientes parámetros:
•PM10: Concentración de material particulado menor a 10 micras a condiciones de referencia en µg/m3.
•PM2.5: Concentración de material particulado menor a 2,5 micras a condiciones de referencia en µg/m3.
•NOx: Concentración de óxidos de nitrógeno a condiciones de referencia en µg/m3.
•SOx: Concentración de óxidos de azufre a condiciones de referencia en µg/m3.
•CO: Concentración de monóxido de carbono a condiciones de referencia en µg/m3.
•O3: Concentración de Ozono a condiciones de referencia en µg/m3.
•VViento: Velocidad del viento medida a 10 m en grados.
•DViento: Dirección del viento medida a 10 m en m/s
•Taire: Temperatura del aire medida a 2 m en °C.
•Precip: Precipitación en mmH2O
•Patm: Presión atmosférica medida a 2 m en bar.
•Haire: Humedad relativa medida a 2 m en %.
•Rsolar: Radiación solar medida a 2 m en W/m2.
•REGISTRO: Corresponde al registro o valor a reportar, esta columna solo deberá llevar caracteres numéricos positivos con aproximación decimal separada por puntos (ejemplo: 1.0). Si no se tiene información no se envía el campo.
•FECHA: Corresponde a la fecha de muestreo. Su formato debe ser DD-MM-YYYY.
•HORA_INI: Corresponde a la hora inicio del muestreo. Utilizar sistema horario de 24 horas (ejemplo 18:00 para las 6:00 p.m.)
•HORA_FIN: Corresponde a la hora finalización del muestreo. Utilizar sistema horario de 24 horas (ejemplo: 18:00 para las 6:00 p.m.).

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 11 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021 y numeral 5 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.</td><td>Temporal</td><td>NO</td></tr>
</table>

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Reiteraciones		
• *numeral 5 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* - *Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y numerales 2 y 3 del requerimiento 133).* - *Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 29 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 29, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 29 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 30**: Entregar un enlace de consulta en tiempo real o usuario de visor en línea que permita la descarga de información asociada al monitoreo de las estaciones automáticas.* *Lo anterior, en cumplimiento del sub-numeral 11.1 del numeral 11 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021 y numeral 6 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *numeral 6 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
El requerimiento evaluado, establece que el titular debe garantizar un mecanismo en línea que permita la descarga de la información asociada al monitoreo de las estaciones automáticas, como parte del sistema de seguimiento ambiental.		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

En el análisis realizado en el periodo anterior, se concluyó que NO CUMPLÍA, en tanto, si bien se había habilitado el acceso a plataformas de visualización (Aerovision y AmbiensQ), no se evidenció la funcionalidad de descarga directa desde el visor, y la información era suministrada a través de un canal alterno (FTP), lo cual no satisface lo exigido en la obligación.

En el marco del análisis del ICA 21, correspondiente al periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A, lo cual limita la trazabilidad del estado de cumplimiento del requerimiento y la verificación integral de las obligaciones ambientales.

No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, entre las cuales se destacan:

- *Radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, correspondiente a respuesta parcial No. 1 (componente atmosférico).*
- *Radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, correspondiente a respuesta parcial No. 2 (componente socioeconómico).*
- *Radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, relacionados con ajustes del medio abiótico.*
- *Radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, correspondientes a respuesta parcial No. 5 (componente social).*

No se identifica respuesta específica al requerimiento asociado a la descarga en línea de la información de monitoreo de la revisión integral de la información allegada, ni se presentan soportes técnicos que permitan verificar la habilitación efectiva de dicha funcionalidad en las plataformas reportadas.

Ante el alcance de las plataformas, cabe precisar que el propio titular ha calificado al Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA) como un sistema conformado por dos plataformas con funciones diferenciadas, en los siguientes términos:

> *"(…) El Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA), ha sido reconfigurado con el objetivo de mejorar su eficiencia y funcionalidad. Esta entidad consta de dos plataformas principales: Aerovisión y AmbiensQ. Estas plataformas de acceso web han sido rediseñadas con un enfoque técnico y permiten el acceso a información ambiental en tiempo real, además de simplificar la obtención de datos históricos relevantes.*
>
> *Estas mejoras sustanciales se implementaron a partir del primer semestre de 2023 y continuan vigentes, reflejando un compromiso con la innovación y la eficiencia en el monitoreo ambiental. La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) ahora dispone de acceso directo al CMAA a través de cuentas de usuario en las mencionadas plataformas. Esto permite a la ANLA consultar datos ambientales en tiempo real de manera ágil y precisa, así como descargar la información histórica que requiera para sus análisis y evaluaciones (…)"*

De manera complementaria, la AEROCIVIL ha señalado que la plataforma Aerovisión permite ver en tiempo real los procedimientos aéreos con la altitud de referencia de vuelo específica para las aeronaves en el Aeropuerto Internacional El Dorado, y observar la relación entre las operaciones aéreas y el monitoreo del ruido aeronáutico asociado. En ese sentido, Aerovisión es la plataforma que contiene la información del componente acústico que reviste mayor interés para esta Autoridad en el seguimiento al proyecto LAM0209, en tanto permite correlacionar el ruido aeronáutico con las operaciones específicas que lo originan.

Para verificar de forma directa el estado de operación de las plataformas en el periodo evaluado, personal del centro de monitoreo de los recursos naturales de la ANLA, realizó pruebas de acceso sobre las herramientas reportadas por el titular, arribando a los siguientes resultados.

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

Los profesionales del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA no tienen acceso a la plataforma Aerovisión, lo cual es contradictorio con lo que ha manifestado la AEROCIVIL. La falta de acceso a Aerovisión adquiere especial relevancia en el contexto del seguimiento, ya que se trata de la plataforma que contiene la información relacionada de operaciones aéreas y ruido aeronáutico, por lo que es la fuente principal de los datos necesarios para verificar el impacto ambiental del ruido aeronáutico que se está gestionando en el Plan de Manejo Ambiental del proyecto.

Respecto de la plataforma AmbiensQ se verificó que el acceso de los usuarios designados se encuentra habilitado y que mediante la ruta Inicio → Ruido → Reportes → Reporte Ruido es posible seleccionar fecha, estaciones, variables y resolución temporal para visualizar la información del monitoreo de ruido.

(Ver figuras de las páginas 1015 y 1016 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

Sin embargo, la funcionalidad de exportación tiene limitaciones técnicas muy importantes para considerar que se cumple el requerimiento, ya que el archivo exportado no genera un archivo consolidado con la totalidad de la información seleccionada, sino que se debe exportar gráfica por gráfica, sin que se identifique en la interfaz alguna opción de descarga masiva o agregada de los datos.

Se requiere que la información asociada al monitoreo de las estaciones automáticas sea obtenida actualmente por esta Autoridad a través del enlace FTP proporcionado por la AEROCIVIL, mediante rutinas en lenguaje Python desarrolladas por el equipo técnico del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales. Ese mecanismo funciona y hoy es la vía efectiva de acceso a los datos del monitoreo. Sin embargo, la solicitud que se está analizando no tiene como objetivo reemplazar el canal FTP ni verificarlo, sino habilitar una funcionalidad complementaria de descarga directa desde las plataformas web del CMAA, como un mecanismo de acceso visual, autónomo y oportuno a la información, que permita a esta Autoridad consultar y descargar los datos sin necesidad de recurrir a rutinas técnicas externas. En ese sentido, el correcto funcionamiento del FTP no afecta la pertinencia del requerimiento, pues ambos mecanismos tienen propósitos distintos al seguimiento ambiental.

Desde el punto de vista técnico, la descarga directa desde una plataforma en línea debe operar como mecanismo de acceso oportuno, autónomo y verificable por parte de esta Autoridad. La situación verificada en el presente seguimiento evidencia que dicha condición no se satisface, en tanto la plataforma Aerovisión, que contiene la información de mayor relevancia para el seguimiento, no se encuentra accesible para los profesionales de esta Autoridad encargados del seguimiento y del control de datos; la plataforma AmbiensQ, si bien permite el acceso y la visualización, no ofrece una funcionalidad de descarga consolidada que permita obtener la totalidad de la información en un único archivo, lo que obliga a una descarga fragmentaria gráfica por gráfica, sin que ello pueda considerarse un mecanismo de acceso autónomo en condiciones operativas razonables; y si bien la información del monitoreo se obtiene de manera funcional a través del enlace FTP y de los correos que remitidos a esta autoridad diariamente, estos canales no satisface el alcance del requerimiento, en tanto la obligación impuesta al titular no se orienta a verificar la existencia de un mecanismo cualquiera de entrega de información, sino específicamente la habilitación de la descarga directa desde las plataformas en línea del CMAA, que es el aspecto sobre el cual se evidencian las limitaciones técnicas y de acceso antes descritas.

Tampoco existen registros de uso en el periodo evaluado, ni evidencias funcionales del sistema, ni soportes de capacitación actualizados, ni demostración del acceso efectivo por parte de los usuarios designados, elementos que ya habían sido identificados como necesarios en el análisis previo.

Por las razones expuestas, esta Autoridad concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento al requerimiento, en tanto la funcionalidad de descarga directa en línea, exigida específicamente como mecanismo complementario de acceso a la información del monitoreo, no se encuentra disponible en la plataforma Aerovisión, en la que se aloja la información de mayor relevancia para el seguimiento ambiental del ruido aeronáutico, y presenta limitaciones técnicas sustanciales en la plataforma AmbiensQ que impiden su uso efectivo como mecanismo de acceso consolidado y autónomo. Todo ello, sin perjuicio del funcionamiento del enlace FTP, que no es objeto de la presente solicitud. Por lo tanto, se requiere reiterar el requerimiento.

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Requerimiento 31*: Presentar los dictámenes técnicos de las aerolíneas que incumplieron con los niveles de ruido establecidos en la Resolución 1599 de 2020 para los periodos de los ICA 16 (1 de julio a diciembre de 2022), ICA 17 (1 de enero a 30 de junio de 2023) y 18 (1 de julio a diciembre de 2023), así como los planes de acción acogidos en el marco de los resultados periódicos, haciendo especial énfasis en los planes de reconversión de flota aérea.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 4 del artículo segundo de la de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 y numeral 8 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *numeral 8 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 30 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 30, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 30 en el presente seguimiento.*		
Requerimiento 32*: Incluir los resultados de la caracterización acústica de emisión de ruido dentro de los criterios de actualización bianual del protocolo de medición a los niveles de ruido en la operación aérea del aeropuerto internacional El Dorado acogido*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
mediante Resolución 1599 de 2020, la actualización corresponde al ICA 16 (1 de julio a 31 de diciembre de 2022). *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 6 del artículo segundo de la de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 y en el numeral 9 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*		
Reiteraciones		
• *numeral 9 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 32 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 32, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 32 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 33**: Presentar los soportes documentales que evidencien el cumplimiento de la Ficha de Manejo: 6.2.1.6 Mitigación de Impactos Sobre la Calidad de Aire para los periodos de los ICA 11 (1 de enero a 30 de junio 2020) e ICA 12 (1 de julio a 31 de diciembre de 2020).* *Lo anterior, en cumplimiento al requerimiento 6 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021 y numeral 12 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *numeral 12 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 33 del Acta de control y seguimiento ambiental No. 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 33, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 33 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 34**: Presentar para las aeronaves de carga que operan en el Aeropuerto Internacional El Dorado la documentación pertinente que dé cuenta de la reconversión de sus motores a la etapa necesaria para operar en la terminal aérea o de lo contrario un plan de reconversión de la flota aérea específicamente para los operadores de carga.* *Lo anterior, en cumplimiento del literal d del numeral 8 del artículo octavo de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, numeral 39 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, numeral 39 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 11 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 63 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021 y en el numeral 13 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *numeral 39 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril de 2018,* • *numeral 39 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019,* • *numeral 11 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021,*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *requerimiento 63 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021* • *numeral 13 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 34 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 34, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 34 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 35**: Presentar soportes que evidencien el cumplimiento de la implementación de las medidas de manejo definidas en la ficha 6.2.1.6 Mitigación de Impactos Sobre la Calidad de Aire y la ficha en la ficha 6.2.1.7 Mitigación de Impactos Sobre Ruido, definidas en la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, para los ICA 8 (del 1 de julio al 31 de diciembre de 2018), ICA 9 (del 1 de enero al 30 de junio de 2019) e ICA 10 (del 1 de julio al 31 de diciembre de 2019).* *Lo anterior, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 2 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 16 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022 y en el numeral 14 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *numeral 2 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021,* • *requerimiento 16 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *numeral 14 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 35 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 35, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 35 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 37**: Presentar un listado actualizado de toda la flota de aeronaves operadas en el aeropuerto El Dorado y su correspondiente "etapa de ruido" y una proyección de los cambios que se realizarán en este sentido, un listado de las aerolíneas que han incumplido y han sido sancionadas, desde el año 2000 al año 2017, especificar tipo de sanción impuesta y el suministro de un mapa estratificando con los usos del suelo contra niveles de ruido presentes en el área de influencia directa del proyecto, ubicando las estaciones de monitoreo.* *Lo anterior en cumplimiento del numeral 3 del artículo primero del Auto 2856 del 22 de julio de 2010, numeral 16 del artículo primero del Auto 3072 del 1 de octubre de 2012, numeral 34 del artículo primero del Auto 2046 del 25 de mayo de 2015, numerales 68 y 69 artículo primero del auto 2094 del 30 de mayo de 2017, numeral 44 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril del 2018, numerales 26, 28.1 y 28.2 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numerales 26 y 37 del artículo primero Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 9 del artículo primero del Auto 620 de 15*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
de febrero de 2021, requerimiento 61 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021 y en el numeral 16 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.		
Reiteraciones		
• *numeral 3 del artículo primero del Auto 2856 del 22 de julio de 2010* • *numeral 16 del artículo primero del Auto 3072 del 1 de octubre de 2012* • *numeral 34 del artículo primero del Auto 2046 del 25 de mayo de 2015* • *numerales 68 y 69 artículo primero del auto 2094 del 30 de mayo de 2017* • *numeral 44 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril del 2018* • *numerales 26, 28.1 y 28.2 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019* • *numerales 26 y 37 del artículo primero Auto 6789 del 28 de agosto de 2019* • *numeral 9 del artículo primero del Auto 620 de 15 de febrero de 2021* • *requerimiento 61 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021* • *numeral 16 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 37 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 37, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 37.*		
***Requerimiento 38**: Informar si el documento denominado "Informe de niveles de ruido y aeronaves infractoras según Resolución 2130 UAEAC", está relacionado con la*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
implementación del protocolo de evaluación del cumplimiento a los niveles de ruido por aeronave requerido por esta Autoridad y complemente el mismo indicando incertidumbre de las mediciones realizadas, soporte técnico sobre el ajuste de las condiciones del aeropuerto El Dorado a las condiciones de referencia de la metodología de evaluación utilizada, protocolos de ajuste por condiciones meteorológicas y las gestiones realizadas ante los incumplimientos registrados, en cumplimiento de la Ficha PMA-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control del Ruido. *Lo anterior, en cumplimento del numeral 13 del artículo segundo del Auto 6798 del 28 de agosto de 2019, requerimiento 72 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021 y numeral 17 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*		

Reiteraciones

- *numeral 13 del artículo segundo del Auto 6798 del 28 de agosto de 2019*
- *requerimiento 72 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021*
- *numeral 17 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*

Análisis del cumplimiento

En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A “Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto”, el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales.

No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:

- *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).*

- *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).*

- *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.*

- *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.*

De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 38 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 38, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.

En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 38 en el presente seguimiento.

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
***Requerimiento 39**: Presentar los soportes del cálculo de los indicadores de Calidad del Aire con el objeto de determinar la cantidad de población expuesta a los diferentes niveles concentración de contaminantes asociados al aeropuerto internacional El Dorado para las vigencias 2018 y 2019.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo PMA-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Emisiones de Gases y Partículas, numeral 4 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 18 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022 y numeral 19 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *numeral 4 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021* • *requerimiento 18 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *numeral 19 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 39 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 39, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 39 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 40**: Presentar el informe de monitoreo de ruido consolidado para la vigencia 2019.*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido definida en el artículo quinto de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, numeral 62 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, numeral 5 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 19 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022 y numeral 20 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.		
Reiteraciones		
• *numeral 62 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018* • *numeral 5 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021* • *requerimiento 19 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *numeral 20 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 40 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 40, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 40 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 41**: Presentar los informes de medición de calidad del aire para los ICA 9 (del 1 de enero al 30 de junio de 2019) e ICA 10 (del 1 de julio al 31 de diciembre de 2019), de conformidad con lo establecido en el numeral 9.6 "Reporte de la calidad del aire" del Manual de operación de sistemas de vigilancia de la Calidad del aire, del*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Protocolo para el Monitoreo y Seguimiento de la Calidad del aire, acogido mediante Resolución 650 del 01 de abril de 2010 y ajustado mediante Resolución 2154 del 01 de noviembre de 2010. *Lo anterior, en cumplimiento al Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-02 Programa de control de emisiones – Manejo y control de la Calidad del Aire, definida en el artículo quinto de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, numerales 4, 5, 6 y 8 del artículo segundo del Auto 2241 del 12 de diciembre de 2005, numeral 6 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 20 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022 y numeral 21 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*		

Reiteraciones

- *numerales 4, 5, 6 y 8 del artículo segundo del Auto 2241 del 12 de diciembre de 2005*
- *numeral 6 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021*
- *requerimiento 20 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022*
- *numeral 21 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*

Análisis del cumplimiento

En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales.

No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:

- *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).*

- *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).*

- *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.*

- *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.*

De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 41 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 41, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.

En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 41 en el presente seguimiento.

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Requerimiento 42*: Presentar un análisis del incremento o decrecimiento de las curvas de ruido de 65 dB Ldn en áreas y personas expuestas en la actualidad, respecto de años anteriores, con el objeto de identificar cómo se ha realizado el manejo de las medidas mitigadoras de ruido.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 25 del artículo primero del Auto 3072 del 1 de octubre de 2012, numerales 15 y 27 del artículo primero del Auto 2046 del 25 de mayo de 2015, numeral 63 del artículo primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017, numeral 49 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril del 2018, numerales 33 y 35 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 7 artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 21 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022 y numeral 22 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *numeral 25 del artículo primero del Auto 3072 del 1 de octubre de 2012* • *numerales 15 y 27 del artículo primero del Auto 2046 del 25 de mayo de 2015* • *numeral 63 del artículo primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017* • *numeral 49 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril del 2018* • *numerales 33 y 35 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019* • *numeral 7 artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021* • *requerimiento 21 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *numeral 22 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 42 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 42, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales. *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 42 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 43**: Presentar un informe consolidado de 2015 a 2019, donde se presenten y analicen los indicadores de gestión para el manejo del ruido, reportando cuantitativamente los avances, frente a los niveles de ruido monitoreados y la evolución de las curvas de ruido para el mismo periodo.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha PMA-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control del Ruido definida en el artículo tercero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, numeral 11 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, requerimiento 70 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 23 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022 y numeral 23 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *numeral 11 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019* • *requerimiento 70 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021* • *requerimiento 23 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *numeral 23 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 43 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 43, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales. *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 43 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 44**: Presentar un informe sobre las aeronaves de carga que operan en el aeropuerto El Dorado, la vigencia del certificado de aeronavegabilidad y las gestiones que se están realizando para el cambio de estas.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha PMA-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control del Ruido, numeral 12 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, requerimiento 71 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 24 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022 y numeral 24 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *numeral 12 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019* • *requerimiento 71 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021* • *requerimiento 24 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *numeral 24 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 44 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
ausencia de respuesta frente al requerimiento 44, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales. *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 44 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 45**:* *2. Información complementaria en los próximos monitoreos de ruido:* *b. Historial temporal y el respectivo análisis de los espectros de frecuencia.* *Lo anterior, en cumplimiento a la Ficha de Seguimiento y Monitoreo PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido, sub numerales 20.1, 20.2, 20.2.1, 20.2.2, 20.2.3, 20.3, 20.3.1, 20.3.2, 20.3.3, 20.3.4, 20.3.5, 20.4, 20.4.1, 20.4.2 y 20.4.3 del numeral 20 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, requerimiento 73 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 25 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022 y numeral 25 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Análisis de cumplimiento		
Para el presente análisis de cumplimiento, se efectuó la revisión de la información reportada por la AEROCIVIL en el marco del seguimiento ambiental; no obstante, se evidenció que el Formato ICA 3A no fue adjuntado dentro de la documentación presentada, lo cual limita la verificación integral de los requerimientos evaluados. *En el marco del periodo de seguimiento comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, y conforme a lo señalado en los antecedentes, se evidenció que la AEROCIVIL allegó a la ANLA la respuesta parcial No. 1 al Acta 509 del 12 de agosto de 2025, mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.* *Dicha comunicación aborda aspectos del componente atmosférico, en atención a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3), en el marco de las obligaciones de seguimiento y control ambiental.* *Ahora bien, respecto al numeral 2, literal b del requerimiento 45.2, en el oficio de respuesta el titular indica que:* *"(…) dentro del informe de ruido ambiental se incluye una sección nombrada 6.4 'Correcciones Tonales e Impulsivas', en la cual se realiza el análisis de espectros de frecuencia.* *Ahora bien, frente al análisis de historial temporal dentro de los informes de ruido ambiental se consigna en la sección 6. ANÁLISIS DE RUIDO AMBIENTAL y en los informes de ruido aeronáutico en la sección 6. ANÁLISIS DE RUIDO AERONÁUTICO (…)"* *Al respecto, se precisa que este requerimiento fue formulado con el propósito de fortalecer el nivel de detalle del análisis acústico, particularmente en lo relacionado con la evolución temporal del ruido y la caracterización de sus componentes espectrales, en atención a lo señalado en el Concepto Técnico 4102 del 29 de julio de 2019 acogido mediante Auto 6789 de 28 de agosto de 2019, donde se indicó que los análisis temporal y frecuencial se presentaban de manera global y sin mayor detalle.* *De la revisión de los informes y anexos se evidencia que el titular incorpora información asociada al comportamiento temporal del ruido, así como la desagregación en bandas de frecuencia y variables acústicas, en concordancia con los lineamientos metodológicos aplicables, lo cual representa un incremento en la cantidad de información técnica disponible frente a lo previamente observado.* *No obstante, se observa que el desarrollo de esta información corresponde principalmente a la presentación de resultados y cálculos, sin evidenciarse de manera explícita un análisis interpretativo que permita profundizar en*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
la caracterización del comportamiento espectral del ruido, su relación con las fuentes emisoras o su evolución en el tiempo. *En este sentido, no se evidencia una mejora sustancial en el nivel de análisis frente a la necesidad de superar el carácter global de los análisis identificados en el seguimiento ambiental.* *De esta manera, esta Autoridad Nacional considera que AEROCIVIL no da cumplimiento a lo requerido en el literal b del requerimiento 2.*		
4. En los próximos informes de modelación acústica, presentar la siguiente información: *a. La curva de 65 dB Ldn con la operación que se encontraba autorizada en 2015.* *b. Curvas de ruido integradas para el indicador de ruido 65 dB Ldn desde 2015 a la fecha.* *c. Análisis temporal de personas expuestas 2015 a la fecha para la curva de 65 dB Ldn.* *Lo anterior, en cumplimiento a la Ficha de Seguimiento y Monitoreo PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido, sub numerales 20.1, 20.2, 20.2.1, 20.2.2, 20.2.3, 20.3, 20.3.1, 20.3.2, 20.3.3, 20.3.4, 20.3.5, 20.4, 20.4.1, 20.4.2 y 20.4.3 del numeral 20 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, requerimiento 73 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 25 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022 y numeral 25 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Análisis de cumplimiento		
Respecto al numeral 4 del requerimiento 45, relacionado con la presentación de información en los informes de modelación acústica, se evidencia que el titular allega información correspondiente a la modelación de propagación de ruido para el año 2024, la cual incluye la descripción metodológica, parámetros de entrada, simulación de operaciones aéreas y resultados asociados a indicadores acústicos como el LDN. *No obstante, desde el punto de vista técnico de la obligación, la información presentada no corresponde a lo específicamente solicitado por la Autoridad en el marco del requerimiento.* *Al respecto, se precisa que este requerimiento tiene su origen en lo evidenciado en el Concepto Técnico 4102 del 29 de julio de 2019 acogido mediante Auto 6789 de 29 de agosto de 2019, en el cual, a partir de los resultados de modelación acústica para las vigencias 2016, 2017 y 2018, se identificó la necesidad de evaluar en mayor detalle la evolución del área de influencia del aeropuerto, particularmente en relación con la curva de 65 dB LDN y la población expuesta.* *En este sentido, se solicitó la presentación de información específica orientada a la reconstrucción de la curva de 65 dB LDN para el escenario operacional autorizado en 2015, la integración de las curvas de ruido para dicho indicador desde 2015 a la fecha, y el análisis temporal de la población expuesta.* *De la revisión de la información allegada en el presente seguimiento, no se evidencia la presentación de resultados que permitan reconstruir la evolución histórica de la curva de 65 dB LDN ni la integración multitemporal de dicho indicador desde el año 2015. Si bien el documento presentado incorpora una comparación puntual entre periodos recientes (por ejemplo, años consecutivos), esta no corresponde a un análisis integral de la evolución temporal exigida en el requerimiento.* *Adicionalmente, no se presenta un análisis consolidado de la evolución de la población expuesta asociado a la curva de 65 dB LDN en el horizonte temporal solicitado, limitándose la información a resultados del escenario*		

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
modelado para el periodo evaluado, sin establecer comparaciones estructuradas que permitan evaluar tendencias en el tiempo. *En particular, aunque el titular presenta información asociada a monitoreo y modelación de ruido bajo condiciones operacionales recientes, esta corresponde a ejercicios de simulación para un periodo específico y no sustituye la obligación de reconstruir y analizar escenarios comparativos históricos, los cuales son necesarios para evaluar la evolución del impacto acústico del proyecto.* *En este contexto, la información allegada no permite verificar el comportamiento histórico de la curva de 65 dB LDN ni la evolución de la población expuesta en los términos requeridos, aspectos que constituyen el objeto central del numeral 4 del requerimiento 45.* *En este contexto, si bien el titular presenta información de modelación acústica para el periodo reciente, esta no corresponde a la reconstrucción histórica ni al análisis multitemporal exigido, por lo que no se evidencia el cumplimiento del requerimiento en los términos solicitados por la Autoridad*		
***Requerimiento 46**: Presentar para los periodos de los ICA 11 (1 de enero a 30 de junio de 2020) e ICA 12 (1 de julio a 31 de diciembre de 2020), un análisis de ruido en el área del jarillón y el portón aledaño a la estación de monitoreo de ruido EMRI 13, en donde se establezca si es necesario el rediseño del jarillón para complemento de la medida de mitigación en este sitio.* *Lo anterior, en cumplimiento de la medida 4 Barrera de protección de ruido de la Ficha de Manejo 6.2.1.7 Mitigación de Impactos Sobre Ruido definida en la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, literal b del requerimiento 7 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 26 del Acta 562 del de 31 de agosto de 2022 y numeral 26 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *literal b del requerimiento 7 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021* • *requerimiento 26 del Acta 562 del de 31 de agosto de 2022* • *numeral 26 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 46 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 46, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 46 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 47**: Presentar la siguiente información para los ICA 11 (1 de enero a 30 junio de 2020) e ICA 12 (1 de julio a 31 de diciembre de 2020):* *1. Soportes que den cumplimiento al cálculo de los indicadores de gestión en el manejo de ruido de acuerdo con la Medida 3 de la Ficha de Manejo.* *2. Procedimiento en donde se relacionen los responsables, actividades rutinarias, recursos y suministros para garantizar la reducción de perdida de datos de la red de monitoreo de ruido por ausencia de energía, mantenimiento o fallas operativas de los equipos de monitoreo de ruido, para garantizar el cumplimento de la Medida 2 Manejo en los receptores (Instalación de red de monitoreo en tiempo continuo y real, puesta en marcha de la Red de Monitoreo en tiempo continúo y real. De igual manera el procedimiento debe establecer las acciones y responsables para garantizar el acceso con el usuario de ANLA a los datos brutos de la red de monitoreo de ruido.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo PMA- 01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control del Ruido, literales a y b del requerimiento 8 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 27 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022 y en el numeral 27 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *literales a y b del requerimiento 8 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021* • *requerimiento 27 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *numeral 27 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
(numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2). • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 47 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 47, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 47 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 48**: Presentar soportes de cumplimiento al cálculo de los indicadores de Calidad del Aire con el objeto de determinar la cantidad de población expuesta a los diferentes niveles concentración de contaminantes asociados al aeropuerto internacional El Dorado para la vigencia 2020.* *Lo anterior, de conformidad con lo establecido en la medida 2 de la Ficha de Manejo PMA-02 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Emisiones de Gases y Partículas, definida en el artículo tercero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, requerimiento 9 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 28 del Acta 562 de 31 de agosto de 2022 y numeral 28 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *requerimiento 9 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021* • *requerimiento 28 del Acta 562 de 31 de agosto de 2022* • *numeral 28 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *No obstante, de la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 48 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 48, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 48 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 49**: Especificar el intervalo de medición para los monitores de ruido ambiental ajustando tanto en los informes como en el Modelo de Almacenamiento Geográfico la información para que sea homogénea para el periodo de los ICA 11 (1 de enero a 30 de junio de 2020) e ICA 12 (1 de julio a 31 de diciembre de 2020).* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo PMA- 02 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Emisiones de Gases y Partículas, literal b del requerimiento 10 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 29 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022 y numeral 29 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *literal b del requerimiento 10 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021,* • *requerimiento 29 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *numeral 29 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 49 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 49, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 49 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 50**: Presentar la siguiente información:* *1. <u>Para ICA 11 (1 de enero a 30 de junio de 2020):</u>* *a. Calibraciones multipunto, chequeos de span y de cero y los certificados de calibrador dinámico, generadores de gases o cilindros certificados para cada uno de los contaminantes monitoreados para los informes de monitoreo del ICA 11 enero a junio de 2020 (6 informes).* *b. Los datos de calidad de aire para el mes de mayo de 2020 en el Modelo de Almacenamiento Geográfico.* *2. <u>Para ICA 12 (1 de julio a 31 de diciembre de 2020):</u>* *a. Excluir de los informes y del Modelo de Almacenamiento Geográfico el contamínate PM10 y PM2,5.* *b. Realizar los monitoreos de calidad de aire con métodos acreditados por el IDEAM.* *c. Ajustar registro fotográfico y métodos tanto en los informes como del Anexo. Fichas técnicas equipos.* *d. Las calibraciones multipunto, chequeos de span y de cero y los certificados de calibrador dinámico, generadores de gases o cilindros certificados para cada uno de los contaminantes monitoreados para los informes de monitoreo.* *e. Ajustar el Modelo de Almacenamiento Geográfico, ingresando datos individuales para cada uno de los tiempos de exposición establecidos en la Resolución 2254 de 2017, de los contaminantes monitoreados que estén acreditados.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo PMA- 02 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Emisiones de Gases y Partículas, literales a y b y literales a, b, c, d y e del requerimiento 11 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, el requerimiento 30 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022 y numeral 30 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *literales a y b y literales a, b, c, d y e del requerimiento 11 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021,* • *requerimiento 30 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *numeral 30 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 50 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 26, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 51**: Presentar un informe semestral que relacione las acciones realizadas frente a los incumplimientos a los niveles de ruido y avance respecto al procedimiento sancionatorio aplicado a las aerolíneas LÍNEAS AÉREAS SURAMERICANAS S.A.S y AEROSUCRE S.A. y de las demás que se puedan presentar.* *Lo anterior, de conformidad con lo establecido en la medida 6 de la Ficha de manejo PMA-01 Programa de control de emisiones, manejo y control del ruido, establecida en la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, requerimiento 48 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, subnumeral 1.1 del numeral 1 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numeral 31 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *requerimiento 48 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *subnumeral 1.1 del numeral 1 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023* • *numeral 31 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*		
Análisis del cumplimiento		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 51 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 51, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 51 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 52**: Presentar el diligenciamiento de los formatos ICA 1a y 4a y 4b en los cuales se registre el desarrollo de los indicadores de gestión y cumplimento, para los períodos de los ICA 13 (1 de enero a 30 de junio de 2021) e ICA 14 (1 de julio a 31 de diciembre de 2021).* *Lo anterior, de conformidad con lo previsto en la medida de manejo 6 de la ficha de manejo PMA-01 Programa de control de emisiones, manejo y control del ruido, establecida en la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, requerimiento 49 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022 y numeral 32 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *requerimiento 49 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *numeral 32 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 52 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 52, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 52 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 53**: Presentar la siguiente información para el periodo de los ICA 13 (1 de enero a 30 de junio de 2021) e ICA 14 (1 de julio a 31 de diciembre de 2021):* *1. Las memorias de cálculo completas con los valores de medias diaria, máximos horarios, máximos octahorarios y presentar la justificación al respecto sobre la falta de los datos medidos de mayo a diciembre de 2021.* *2. El análisis de tendencia para el contaminante PM 2.5 para el periodo de exposición de 24 horas dentro de los formatos ICA 4a y 4b.* *3. Un informe técnico sobre las posibles causas de las excedencias de los limites permisibles identificadas para contaminantes PM10, PM2.5 y SO2, en el periodo de exposición de 24 horas correspondiente a los meses de enero, febrero, marzo, abril, junio, julio, septiembre y octubre de 2021, en las estaciones CA2 El Dorado, Engativá y Fontibón.* *4. Los soportes de las mediciones de PM2.5 de la estación de monitoreo de calidad del aire CA2 El Dorado.*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Monitoreo y Seguimiento PSM-02 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Emisiones de Gases y Partículas, requerimiento 51 Acta 562 del 31 de agosto de 2022 y numeral 34 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.		
Reiteraciones		
• *requerimiento 51 Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *numeral 34 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 53 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 53, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 53 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 54**: Informar sobre las medidas tomadas frente a los incumplimientos en los horarios de restricción de la configuración operacional en Fase II evidenciadas en el periodo de análisis (1 de julio 2022 al 18 de mayo de 2023); especialmente y sin limitarse únicamente a la restricción de la pista sur entre las 22:00 a 23:59 horas.* *Lo anterior, en cumplimiento del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, numeral 1 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numeral 35 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *numeral 1 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023* • *numeral 35 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 54 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 54, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 54 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 55**: Presentar el reporte de las operaciones aéreas efectuadas con aeronaves de todo tipo que hayan tenido que utilizar dicho terminal como aeropuerto alterno (para el periodo correspondiente al ICA 16 (1 de julio a 31 de diciembre de 2022) por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad durante el período en que permanezcan dichas razones y que afecten la seguridad del vuelo, y las aeronaves que operen en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia, y vuelos especiales del Ministerio de Defensa y a los cuales se considera no les aplicaban las medidas de manejo ambiental aprobadas para Fase II.* *Lo anterior, en cumplimiento del parágrafo primero del artículo primero de la Resolución 1728 del 04 de octubre de 2021, numeral 2 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numeral 36 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *numeral 2 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023* • *numeral 36 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 55 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 55, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 55 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 56**: Presentar los indicadores de la Ficha PSM-01 Manejo y control de ruido, los cuales deben mostrar los valores numéricos usados para su cálculo, la descripción de dichos valores y su resultado, para el periodo del ICA 16 (1 de julio a 31 de diciembre de 2022).* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 3 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numeral 37 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *numeral 3 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023* • *numeral 37 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los		

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante esta Autoridad diversas comunicaciones relacionadas con el cumplimiento de requerimientos previos. En particular, se revisó la comunicación con radicado ANLA 20256200579152 del 21 de mayo de 2025, mediante la cual la AEROCIVIL presenta ajustes a medidas de manejo y seguimiento y monitoreo del componente atmosférico, en cumplimiento de lo requerido en el Auto 9680 del 22 de noviembre de 2024.* *A partir de la revisión de la información allegada, correspondiente a los indicadores de la Ficha PSM-01 para el periodo del ICA 16 (1 de julio al 31 de diciembre de 2022), se evidencia que AEROCIVIL presenta nuevamente los indicadores junto con su formulación general y algunos valores asociados; sin embargo, la información mantiene la misma estructura previamente evaluada por esta Autoridad en el Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 acogido a través del Auto 9680 de 22 de noviembre de 2023 , en el cual se identificaron deficiencias relacionadas con la falta de trazabilidad, claridad y verificabilidad de los cálculos.* *En efecto, los indicadores no presentan de manera integral y estructurada la totalidad de los valores numéricos utilizados para su cálculo, ni la descripción detallada de dichos valores, ni su relación explícita con los resultados obtenidos, en tanto la información continua soportándose en referencias a anexos, informes mensuales o bases de datos externas, sin que se integre en el documento principal la información necesaria que permita su verificación directa, reproducibilidad y validación técnica por parte de esta Autoridad.* *Así mismo, no se evidencia que la respuesta allegada atienda de fondo las observaciones previamente formuladas, en tanto persiste la imposibilidad de reconstruir los cálculos a partir de la información suministrada, lo cual impide verificar la consistencia metodológica y numérica de los indicadores reportados.* *En este contexto, si bien la AEROCIVIL presenta información adicional frente a los indicadores, no se evidencia que se haya subsanado la deficiencia estructural identificada anteriormente, relacionada con la falta de trazabilidad, claridad y verificabilidad de los mismos, condición indispensable para el ejercicio de seguimiento y control ambiental.* *<u>En consecuencia, la información allegada no permite verificar el cumplimiento del Requerimiento 56, por lo cual se concluye que AEROCIVIL no cumple con lo requerido, debiéndose reiterar la obligación en los términos establecidos por esta Autoridad Ambiental</u>.*		
***Requerimiento 57**: Presentar para los monitoreos presentados en el periodo del ICA 16 (1 de julio a 31 de diciembre de 2022), los datos de los registros de aeronaves que superaron más de una vez al mes el nivel máximo de ruido de 94dBA Lmax establecido en el artículo tercero de la Resolución 1599 de 2020, para las estaciones EMRI_01, EMRI_02, EMRI_03, EMRI_10, EMRI_23, y EMRI_30, dicho documento debe contener, además de la individualización de las aeronaves que infringen el protocolo, las medidas tomadas por la AEROCIVIL que permitan validar las acciones de control y seguimiento a los planes de mitigación de ruido, lo anterior, en línea a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC 13. Régimen Sancionatorio.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 7 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numeral 38 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *numeral 7 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023* • *numeral 38 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 57 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 57, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 57 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 58**: Presentar un documento informe que soporte técnicamente si el manual de abatimiento de ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado, se modifica o mantiene con la actualización de procedimiento aéreos y PBN actualizados e implementados, toda vez, protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea descritos para el Aeropuerto Internacional El Dorado – SKBO de la ciudad de Bogotá D.C., fueron diseñados para los procedimientos RNAV1 determinados en el SID RNAV (RNAV DEPARTURES RWY 13L/13R/31L/31R), indicados en dicho protocolo.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 12 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numeral 39 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *numeral 12 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023* • *numeral 39 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales.		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así: • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 58 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 58, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 58 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 59**: Presentar el ajuste de los modelos de propagación de ruido mediante los resultados obtenidos por el indicador de evaluación de ruido aeronáutico, correspondiente al año 2022 y al año con la temporalidad 1 de julio de 2022 al 30 de junio de 2023, que contengan los escenarios descritos en el indicador 3 del Plan de Seguimiento y Monitoreo de la ficha PSM-01 (con restricciones ambientales y sin restricciones ambientales).* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 13 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numeral 40 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *numeral 13 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023* • *numeral 40 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 59 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 59, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 59 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 60**: Informar sobre las medidas y/o disposiciones adoptadas para las diferencias registradas de niveles de ruido ambiental versus ruido aeronáutico inferiores a 3dB para los periodos diurno y nocturno en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC 13. Régimen Sancionatorio y el análisis respectivo, de dichas diferencias deben ser incluidas en la restricción operativa o asignación de nuevas franjas horarias con sistema de cuota de ruido – QC.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 15 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y en el numeral 41 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *numeral 15 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023* • *numeral 41 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 60 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 60, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 60 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 61**: Dar cumplimiento a los términos establecidos de máximo 5 días para informar a esta Autoridad Nacional las operaciones aéreas diferentes a las autorizadas, efectuadas en los horarios de restricción de las medidas de manejo ambiental aprobadas para Fase II.* *Lo anterior, en cumplimiento del parágrafo segundo del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, numeral 17 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numeral 42 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *numeral 17 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023* • *numeral 42 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 61 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 61, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 61 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 62**: Presentar la siguiente información correspondiente a los Informes de Cumplimiento Ambiental -ICA 17 (1 de enero a 30 de junio de 2023), ICA 18 (1 de julio a 31 de diciembre de 2023), ICA 19 (1 de enero a 30 de junio de 204) e ICA 20 (1 de julio a 31 de diciembre de 2024):* *1. Monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65 LDN a través de simulaciones acústicas anuales, donde los últimos seis meses del año a monitorear, correspondan al periodo ICA a presentar; lo anterior, con el fin de que esta Autoridad Nacional realice control y seguimiento de los impactos ambientales por ruido, su magnitud y área de trascendencia, con menor temporalidad, así:* *a. ICA_17 (1 de enero a 30 de junio de 2023) → Monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65DB LDN del periodo anual comprendido entre 1 de julio de 2022 al 30 de junio de 2023.* *b. ICA 18 (1 de julio a 31 de diciembre de 2023) → Monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65DB LDN del periodo anual comprendido entre 1 de enero de 2023 al 31 de diciembre de 2023.* *c. ICA_19 (1 de enero a 30 de junio de 2024) → Monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65DB LDN del periodo anual comprendido entre 1 de julio de 2023 al 30 de junio de 2024.* *d. ICA_20 (1 de julio a 31 de diciembre de 2024) → Monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65DB LDN del periodo anual comprendido entre 1 de enero de 2024 al 31 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Lo anterior, en cumplimiento a la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-01 Manejo y control de Ruido y el numeral 1 del artículo noveno del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y el numeral 43 del artículo primero del Auto 11705 del 27 diciembre de 2024.		
Reiteraciones		
• *numeral 1 del artículo noveno del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023* • *numeral 43 del artículo primero del Auto 11705 del 27 diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 62 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 62, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 62 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 63**: Replantear las metas e indicadores de las actividades correspondientes a los subnumerales 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.15, 1.17 del numeral 1 del artículo noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.* *Lo anterior en cumplimiento del subnumeral 1.18 del numeral 1 del artículo noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y numeral 45 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Numeral 45 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 63 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta No. 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 63, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 63 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 67**: Presentar soportes documentales de las socializaciones del estudio "IMPLEMENTACIÓN DE UN PROGRAMA DE ESTUDIO Y MONITOREO DE LA POBLACIÓN DE FAUNA SILVESTRE EN EL HUMEDAL GUALÍ TOMANDO COMO GRUPO FOCAL LAS AVES", presentado a través del radicado ANLA 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022. Dichas socializaciones deberán incluir, a su vez, la solicitud de estudios complementarios que realizó la ANLA mediante el requerimiento 53 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, junto con las consideraciones que motivaron dicho complemento.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha PMA-11 Manejo de Fauna silvestre establecida en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, requerimiento 60 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y el requerimiento 25 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *requerimiento 60 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023* • *requerimiento 25 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Para el periodo del presente seguimiento ambiental, el titular de la Licencia ambiental presentó respuestas parciales al Acta 509 de 2025, mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412 y 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025; 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025; 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025. *Verificada la información de dichas respuestas parciales, se evidencia que el titular de la Licencia Ambiental no ha dado cumplimiento a la presente obligación, motivo por el cual, se realiza la respectiva reiteración.*		
***Requerimiento 68**: Complementar el estudio "IMPLEMENTACIÓN DE UN PROGRAMA DE ESTUDIO Y MONITOREO DE LA POBLACIÓN DE FAUNA SILVESTRE EN EL HUMEDAL GUALÍ TOMANDO COMO GRUPO FOCAL LAS AVES", presentado mediante comunicación con radicado 2022044998-1-000 de 10 de marzo de 2022, considerando como mínimo y sin limitarse a estos, los siguientes aspectos:* *1. Monitorear en un periodo de tiempo que abarque variabilidad climática y periodos de migración (mínimo un año) la composición de especies, abundancia de individuos, presencia y abundancia de nidos, para cada unidad de cobertura vegetal, en un humedal con características físicas, ambientales y ecológicas similares a las del Humedal Gualí, pero donde se demuestre el bajo o nulo impacto por ruido aeronáutico. Con los datos obtenidos, establecer comparaciones estadísticas válidas que permitan verificar si las diferencias o similitudes en las comunidades de la avifauna entre dichos humedales pueden asociarse al impacto por ruido aeronáutico o a otras condiciones ambientales.* *2. Realizar en un periodo de tiempo que abarque variabilidad climática y periodos de migración (mínimo un año), un monitoreo especie-específico sobre un total de diez (10) especies de aves presentes en el Humedal Gualí donde se midan variables comportamentales, reproductivas, alimenticias, migratorias locales, de nidificación, éxito reproductivo, entre otras, que permitan a través de comparativos de modelos biológicos y estadísticos determinar si la adaptación bioacústica a la que han llegado las poblaciones de la avifauna del Humedal Gualí, dado el impacto de ruido aeronáutico, es una ventaja o desventaja adaptativa frente a la supervivencia y reproducción. Lo anterior debe ser, finalmente, correlacionado con el impacto de ruido aeronáutico para determinar si este es un impacto negativo o positivo. Para la selección de las especies a monitorear, contemplar tanto especies endémicas y/o amenazadas como especies de amplia distribución.* *3. Los resultados de estos dos monitoreos deberán ser integrados para complementar el estudio de "implementación de un programa de estudio y monitoreo de la población de fauna silvestre en el Humedal Gualí", para que, en caso de determinar un efecto negativo del ruido aeronáutico, diseñar para aprobación de la ANLA, nuevas medidas de mitigación o de ser el caso medidas compensatorias.* *Lo anterior, en cumplimiento a la Ficha PMA-11 – Manejo de Fauna Silvestre, establecida en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y el requerimiento 53 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *requerimiento 53 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022*		
Análisis del cumplimiento		
Para el periodo del presente seguimiento ambiental, con base en la revisión de los formatos ICA 1a del ICA 21, el radicado ANLA 20266200107362 de 27 de enero de 2026, donde el titular de la Licencia ambiental ha presentado el primer informe de complemento del estudio, denominado "MONITOREO DE LAS POBLACIONES DE AVIFAUNA Y EL ÉXITO REPRODUCTIVO EN EL DISTRITO DE MANEJO INTEGRADO GUALÍ, TRES		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
ESQUINAS Y LAGUNA DEL FUNZHÉ" y la visita de seguimiento ambiental, se encuentra que, se ha adelantado un diseño metodológico comparativo entre zonas de distinta incidencia sonora en el Humedal Gualí y un sitio de control externo en el Humedal Aposentos, centrando el análisis en las especies focales Chrysomus icterocephalus y Gallinula galeata. *Si bien durante la visita de seguimiento se constató la implementación en campo de técnicas como cámaras trampa, grabaciones ambientales para bioacústica y muestreos de forrajeo, los resultados reportados tienen un carácter estrictamente preliminar. Aunque los datos actuales no muestran efectos estadísticamente significativos en la abundancia, se identifican tendencias de simplificación en la estructura comunitaria hacia especies tolerantes al ruido y se reportan limitaciones por el inicio tardío de los seguimientos reproductivos.* *Por lo anterior, y considerando que el estudio presenta un avance del 60%, esta Autoridad determina que la medida se encuentra en estado de No Cumple, toda vez que no se ha radicado la versión final y consolidada del documento. Al carecer de una serie de datos completa y concluyente que permita confirmar o descartar las hipótesis de afectación, no es posible para la ANLA realizar la evaluación técnica definitiva que el requerimiento exige para determinar el impacto real de la operación aeroportuaria sobre el ecosistema. Por lo anterior, se reitera la obligación.*		
***Requerimiento 69**: Complementar las metas y los indicadores de la Ficha PMA-PGS-02 Información y Comunicación, de modo que se incluya:* *1. La ejecución de las actividades que proceden de fichas vigentes cuya inclusión es requerida por la ANLA.* *2. Cobertura de las convocatorias a escenarios de reunión.* *3. Cobertura de las reuniones realizadas.* *Lo anterior, en cumplimiento de los subnumerales 15.22.3, 15.22.4 y 15.22.5 del subnumeral 15.22 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, literal n del subnumeral 2.7 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numeral 14 del requerimiento 46 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Literal n del subnumeral 2.7 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023* • *Numeral 14 del requerimiento 46 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
Con relación a este requerimiento se tiene que mediante las comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412 y 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, la AEROCIVIL presenta respuesta a los requerimientos definidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, ninguno de estos radicados contiene respuesta a este requerimiento particular. *Ahora, en verificación de la documentación que reposa en SILA para el expediente LAM0209, se hallan las comunicaciones con radicados ANLA 20256200607382 y 20256200632172 del 27 de mayo de 2025 y 3 de junio de 2025 respectivamente, a través de las cuales la AEROCIVIL presenta respuesta a los requerimientos establecidos mediante el Auto 9680 del 23 de noviembre de 2023, se halla respuesta al requerimiento reiterado contenido en el literal n del subnumeral 2.7 del numeral 2 del artículo primero el cual corresponde al requerimiento que aquí se verifica y sobre el cual indica:* *"(…) **Respuesta:** A fin de dar cumplimiento al presente requerimiento, Aerocivil mediante radicado 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024 presentó el oficio de ajustes al Plan de Manejo*		

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Ambiental para la ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del aeropuerto El Dorado, dentro del cual se presentó el ajuste solicitado en el presente requerimiento (ver Anexo 1. Oficios radicados) (…)” *Sobre el reporte anterior, es pertinente tener en cuenta que, el radicado que menciona la AEROCIVIL en su reporte ya fue verificado por esta Autoridad en el marco del seguimiento ambiental realizado al proyecto en el año 2025 registrado en Concepto Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025 acogido por Acta 509 del 12 de agosto de 2025, en este fue verificada la información anexa que comprendía los ajustes requeridos al Plan de Manejo Ambiental, entre estos el ajuste que requiere esta obligación y sobre lo cual se indicó:* *“(…) La AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 20246201076792 del 18 de septiembre de 2024 presenta ajustes a las medidas del Plan de Manejo Ambiental, Seguimiento y Monitoreo para el proyecto “Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”, no obstante, en lo que corresponde a este requerimiento el documento no es claro frente a la respuesta brindada al mismo, esto según se ilustra en la siguiente imagen:* *(Ver imagen de la página 1080 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *Así mismo en revisión de la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y Comunicación versión actualizada en mayo de 2024 y anexa a la comunicación citada que contiene los ajustes que han sido requeridos por esta Autoridad, en la sección de indicadores no es claro cuáles indicadores corresponden al cumplimiento de este requerimiento, como se observa a continuación:* *(Ver imagen de las páginas 1081 a 1083 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *Con lo anterior, aclarando que tanto la respuesta de la comunicación como la inclusión de información en la ficha de manejo debe ser explícita y clara, dado que no es posible que esta Autoridad lleve a cabo el ejercicio de seguimiento y de toma de decisiones con base en suposiciones e interpretaciones.* *Dado lo anterior, se considera el incumplimiento de este requerimiento por lo tanto se genera la reiteración pertinente (…)”* *Ahora, teniendo en cuenta que, en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a, no fue posible verificar información que sobre este requerimiento pudiera haber indicado allí.* *De acuerdo con lo anterior, debido a que las consideraciones que justificaron la reiteración del requerimiento se enfocaron en que la AEROCIVIL presentara una respuesta clara y explícita respecto a la inclusión de los indicadores de cumplimiento que aquí se solicitan, al presentar la misma información en los radicados de noviembre y diciembre de 2025 antes mencionados, sin la claridad que se solicitó, se mantiene el incumplimiento de este requerimiento y se hace la reiteración pertinente.*		
***Requerimiento 73**: Ajustar la ficha de manejo PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en zona rural del municipio de Funza, en el sentido de ajustar el cronograma aclarando el tiempo de desarrollo del estudio piloto e incluyendo la información de desarrollo del estudio como tal, de manera que se incluyan las actividades a llevarse a cabo.* *Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 17.5 del numeral 17 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, numeral 2 del requerimiento 23 del Acta 888 de 6 de diciembre de 2023 y numeral 2 del requerimiento 30 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *Numeral 2 del requerimiento 23 del Acta 888 de 6 de diciembre de 2023* • *Numeral 2 del requerimiento 30 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento no se halló en las comunicaciones antes listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación, tal como se observa a continuación: ***Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 73 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 73 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 72 pasa a la respuesta del requerimiento 75 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025*** *Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a Ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa "Implementación de obras menores y de infraestructura", más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 73 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 70 pasa a la respuesta del requerimiento 91 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente* *Sobre lo anterior, en el requerimiento 71 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito.* *Ahora, teniendo en cuenta que, en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a, no fue posible verificar información que sobre este requerimiento pudiera haber indicado allí.* *De acuerdo con lo anterior, al no contar con el ajuste requerido a la ficha de manejo PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en zona rural del municipio de Funza, en el sentido de ajustar el cronograma de actividades según exige esta obligación, se considera su incumplimiento y se hace la reiteración pertinente.*		
***Requerimiento 74**: Presentar soportes de cumplimiento relacionados con la realización de un estudio que determine el impacto del ruido aeronáutico causado por la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, sobre las actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, teniendo en cuenta que deberá identificar áreas de producción ganadera dentro del municipio de Funza que no tengan la influencia del ruido de las aeronaves, es decir se encuentren fuera del área de influencia del aeropuerto con el fin de tener un sitio de referencia para correlacionar información.*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS-02 Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, numeral 2 artículo segundo de la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, literal b del numeral 48 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, requerimiento 40 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 31 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y requerimiento 54 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.		

Reiteraciones

- *Literal b del numeral 48 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018,*
- *Requerimiento 40 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022,*
- *Requerimiento 31 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023*
- *Requerimiento 54 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*

Análisis del cumplimiento

La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento no se halló en las comunicaciones antes listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación, tal como se indica a continuación:

Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025

En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 74 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025

En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 74 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 72 pasa a la respuesta del requerimiento 75 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente.

Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025

Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a Ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa "Implementación de obras menores y de infraestructura", más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.

Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025

En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 74 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 70 pasa a la respuesta del requerimiento 91 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente.
Sobre lo anterior, en el requerimiento 71 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito.

Ahora, teniendo en cuenta que, en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a, no fue posible verificar información que sobre este requerimiento pudiera haber indicado allí.

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Así las cosas, dado que, la AEROCIVIL no presentó información en atención a este requerimiento, se confirma su incumplimiento y se hace la reiteración correspondiente.		
***Requerimiento 75**: Presentar la siguiente información en atención a la Ficha de manejo PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza:* *1. Los soportes documentales que demuestren el desarrollo de un programa de socialización dirigido a las comunidades del área de influencia del proyecto, líderes comunitarios, juntas de acción comunal, autoridades municipales y autoridades ambientales competentes, donde se presentarán las actividades a desarrollar, así como los resultados parciales y finales del estudio sobre la posible influencia del ruido aeronáutico de la nueva condición de operación, en la productividad de la actividad ganadera del área de influencia del proyecto en el municipio de Funza.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 1 del requerimiento 66 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y numeral 1 del requerimiento 55 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Numeral 1 del requerimiento 66 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023* • *Numeral 1 del requerimiento 55 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025 brinda respuesta parcial a los requerimientos establecidos por esta Autoridad a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, es así como respecto a este requerimiento indica lo siguiente: *"(…) **Respuesta:** Teniendo en cuenta la posible influencia del ruido aeronáutico de las condiciones de operación, en la productividad de la actividad ganadera del área de influencia del proyecto, se realiza un estudio de impacto ganadero, dicho estudio fue socializado con la comunidad y fue entregado al señor Jairo Espinosa con e fin de cumplir el compromiso pactado anteriormente. Como se presenta en los soportes adjuntos, el estudio se desarrolló en la zona rural del municipio de Funza (Cundinamarca), dentro del área de influencia de la pista sur del Aeropuerto Internacional El Dorado Se seleccionaron dieciocho (18) fincas lecheras representativas de la zona, con distintos sistemas de ordeño (manual, mecánico y cerrado). Se emplearon sonómetros de precisión clase 1, calibrados antes y después de cada jornada instalados a la altura del sistema auditivo d los bovinos.* *Se tomaron como unidades de muestreo vacas productoras de leche manteniendo sus rutinas normales. Finalmente, en cuanto a los resultados obtenidos, si bien se confirma la presencia de ruido y la percepción de este durante las mediciones, no se evidenciaron alteraciones significativas en el comportamiento de los bovinos ni manifestaciones de estrés atribuibles a la exposición acústica. Las conductas de alimentación, descanso y desplazamiento se mantuvieron dentro de los parámetros normales. Los soportes de estas reuniones, así como la entrega del estudio se relacionan en el anexo **REQ. 75.1.** (…)"* *Sobre el reporte anterior, se verifica el anexo referido por la AEROCIVIL encontrando la siguiente información:* - *Archivo pdf "140421_SOC_EST_GAN_FUN": Este archivo corresponde a un acta fechada el 14 de abril de 2021, cuyo tema de reunión refiere "Estudio de la posible influencia del ruido aeronáutico producido por las operaciones del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre la productividad ganadera del municipio de Funza (Cundinamarca)" y su objetivo indica "Socializar los resultados técnicos, metodológicos y conclusiones del Estudio Ganadero, cuyo propósito fue evaluar la posible influencia del ruido aeronáutico generado por las operaciones del Aeropuerto El Dorado sobre la productividad lechera, reproductiva y de bienestar animal en el municipio de Funza, dando cumplimiento a la Resolución 1034 de 2015 de la ANLA"*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

El registro del acta permite identificar que los temas tratados durante esta actividad correspondieron a los siguientes:

"(…) Se expone que el estudio contempló la evaluación de 18 predios ganaderos ubicados en la zona rural de Funza, cercanos a la pista sur del Aeropuerto El Dorado. La selección se basó en criterios técnicos de representatividad, tamaño, trayectoria y altura de las operaciones aéreas en relación con las fincas.

Durante el proceso se realizaron mediciones de niveles de presión sonora (Leq) en actividades de ordeño y pastoreo, utilizando sonómetros tipo 1 con calibración vigente, bajo los lineamientos de la norma ISO 9613. De forma paralela se recopilaron variables productivas y sanitarias como la producción lechera promedio, fertilidad, condición corporal, presencia de mastitis, intervalos entre partos y bienestar animal.

El análisis de datos integró componentes estadísticos, correlaciones entre las variables acústicas y productivas, y observaciones de campo sobre el comportamiento animal durante los pasos de aeronaves. Evaluación de 18 predios seleccionados con actividad ganadera lechera en Funza.

- *Registro de variables productivas (producción diaria, fertilidad, condición corporal, mastitis, bienestar animal).*
- *Monitoreo de niveles de presión sonora (Leq) en actividades de ordeño y pastoreo.*
- *Correlación estadística entre los niveles de ruido aeronáutico y las variables productivas.*

Es así que, los registros de presión sonora oscilaron entre 55 y 88 dB, dependiendo de la ubicación de la finca y la actividad observada. Las diferencias entre los niveles medidos con y sin el paso de aeronaves fueron mínimas y no representaron cambios significativos en el ambiente acústico general.

El análisis estadístico determinó que no existe una correlación directa entre los niveles de ruido aeronáutico y la reducción en la productividad lechera. Por el contrario, los principales factores que afectan la producción están asociados a condiciones sanitarias, rutinas de ordeño, calidad del agua y manejo animal.

Adicionalmente, se observó que el ordeño mecánico incrementa la producción en aproximadamente 113 litros, en comparación con el ordeño manual, debido a una mayor eficiencia operativa. Los bovinos no presentaron alteraciones conductuales ni signos de estrés durante el paso de aeronaves, manteniendo comportamientos normales de pastoreo y rumia.

Parte de las conclusiones socializadas, se resalta que el estudio demuestra que el ruido aeronáutico generado por las operaciones del Aeropuerto Internacional El Dorado no tiene una influencia significativa ni negativa sobre la productividad ganadera en el municipio de Funza. Las variaciones observadas en la producción se relacionan principalmente con aspectos sanitarios (mastitis, parasitosis, cojeras) y de manejo (prácticas de ordeño, asepsia, suministro de agua y condiciones de infraestructura).

Se concluye además que los niveles de presión sonora registrados se mantienen dentro de los rangos permisibles para ambientes rurales, y que las actividades ganaderas no presentan alteraciones fisiológicas o de comportamiento atribuibles al ruido de las aeronaves.

Desde el equipo técnico recomienda fortalecer las buenas prácticas ganaderas, especialmente en los procesos de ordeño, higiene de equipos y control de mastitis. (…)"

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

Además de lo anterior, este soporte incluye registros fotográficos que dan cuenta de que la reunión se dio de manera virtual a través de la plataforma ZOOM y fue dirigida al Comité Municipal para el Estudio y Análisis de los Impactos Generados por el Funcionamiento del Aeropuerto Internacional el Dorado en el Municipio de Funza – Cundinamarca", siendo este un grupo específico conformado por el Municipio de Funza a través del Decreto Municipal 048 del13 de noviembre del 2024 el cual derogó el Decreto Municipal No 031 del 20 de mayo de 2011 y denominándolo "Comité Municipal para el Estudio y Análisis de los Impactos Generados por el Funcionamiento del Aeropuerto Internacional el Dorado en el Municipio de Funza – Cundinamarca"

- *Archivo pdf "180821_SOPORTE_ENVIO_EST_GAN_FUN": Corresponde a correos electrónicos fechados los días 2 y 18 de agosto de 2021, dirigidos por parte de la gestión social de la AEROCIVIL al presidente de la Junta de Acción Comunal – JAC de la vereda La Florida del municipio de Funza, a través de los cuales fue enviado el informe elaborado por parte de la firma "Ecodes Proyectamos" respecto a estudio ganadero para determinar la incidencia del ruido aeronáutico sobre la productividad ganadera en la zona rural del Municipio de Funza. En correo del 18 de agosto de 2021, la AEROCIVIL indica al destinatario que está pendiente la socialización de este estudio tanto para él como para la comunidad que representa y que estarán estructurando las fechas para la programación de la actividad.*

- *Archivo pdf "210225_ACT_SOC_ESTD_GAN_FUN": Este archivo contiene acta fechada el 21 de febrero de 2021 observando que este corresponde a un registro propio de la Alcaldía Municipal de Funza. Allí mismo, indica que la actividad llevada a cabo se denomina "Primer Comité Para el Estudio y Análisis de los Impactos Generados por el Aeropuerto Internacional el Dorado", liderada por la Secretaría de Ambiente y Bienestar Animal del Municipio de Funza, en la cual fueron tratados temas propios del municipio que no hacen parte del licenciamiento ambiental del proyecto, así como la AEROCIVIL tuvo un espacio de participación para socializar aspectos relevantes del estudio sobre la posible influencia del ruido aeronáutico en la productividad de la actividad ganadera del área rural del municipio. En este registro, se observa que durante el espacio se trató tema asociado a una* ***segunda fase*** *del estudio sobre la posible influencia del ruido aeronáutico de la nueva condición de operación, en la productividad de la actividad ganadera del área de influencia del proyecto en el municipio de Funza.*

(Ver imagen de la página 1100 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

- *Archivo pdf "240421_Entre_Estu_Gana_Fun": Archivo que contiene acta fechada el 27 de mayo de 2021, la cual registra por parte de la AEROCIVIL la entrega física al presidente de la JAC de la vereda La Florida, del informe elaborado por parte de la firma "Ecodes Proyectamos" respecto a estudio ganadero para determinar la incidencia del ruido aeronáutico sobre la productividad ganadera en la zona rural del Municipio de Funza, el cual había sido entregado previamente vía correo electrónico.*

- *Archivo pdf "270521_SOP_DOC_ENTREG_ESTUD_COMIT_AEROP_FUN": Contiene acta (manuscrita) fechada el 27 de mayo de 2021, en la cual la AEROCIVIL registra entrega física al presidente de la JAC de la vereda La Florida y funcionaria de la Secretaría de Desarrollo Económico de la Alcaldía de Funza, del informe elaborado por parte de la firma "Ecodes Proyectamos" respecto a estudio ganadero para determinar la incidencia del ruido aeronáutico sobre la productividad ganadera en la zona rural del Municipio de Funza, el cual había sido entregado previamente vía correo electrónico.*

- *Archivo pdf "270521_SOP_ENTREG_ESTUD_COMIT_AEROP_FUN": Contiene acta (digital) fechada el 27 de mayo de 2021, en la cual la AEROCIVIL registra entrega física al presidente de la JAC de la vereda La Florida y funcionaria de la Secretaría de Desarrollo Económico de la Alcaldía de Funza, del informe elaborado por parte de la firma "Ecodes Proyectamos" respecto a estudio ganadero para determinar la incidencia del ruido aeronáutico sobre la productividad ganadera en la zona rural del Municipio de Funza, el cual había sido entregado previamente vía correo electrónico.*

- *Archivo pdf "Acta de reunión – ganadero": Este archivo corresponde al mismo anterior.*

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

- *Archivo "Presentación Ejecutiva – Estudio Ganadero": Corresponde a presentación que fue proyectada por parte de la AEROCIVIL durante reunión realizada el día 14 de abril de 2021, dirigida dirigida al "Comité Municipal para el Estudio y Análisis de los Impactos Generados por el Funcionamiento del Aeropuerto Internacional el Dorado en el Municipio de Funza – Cundinamarca" y que fue registrada en el archivo pdf "140421_SOC_EST_GAN_FUN" antes citado.*

Como conclusión de los archivos listados y verificados anteriormente, se tiene las siguientes observaciones:

- *En primer lugar, se tiene que la información que fue dispuesta por parte de la AEROCIVL en conocimiento de los grupos de valor del área de influencia del municipio de Funza en el año 2021 se limitó a ser divulgada únicamente al "Comité Municipal para el Estudio y Análisis de los Impactos Generados por el Funcionamiento del Aeropuerto Internacional El Dorado en el Municipio de Funza – Cundinamarca" dentro del cual participa la Administración Municipal de Funza y al presidente de la JAC de la vereda La Florida, este último quien también hace parte del Comité mencionado. De esta manera, los soportes documentales listados no contienen evidencias que confirmen que la divulgación de información se haya dirigido a otros grupos de valor que hacen parte del área de influencia para el medio socioeconómico definida en los numerales 3 y 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y que específicamente para el municipio de Funza comprende además de la vereda Florida, las veredas La Isla, El Hato y Cacique. Esto bajo el entendido de que la socialización del informe debe dirigirse a las comunidades del área de influencia del proyecto, líderes comunitarios, juntas de acción comunal, autoridades municipales y autoridades ambientales competentes.*

  "

  (…)

  ARTÍCULO TERCERO. Establecer las áreas de influencia para los medios abióticos, bióticos y socioeconómicos del proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado", de conformidad con las consideraciones expuestas en el presente acto administrativo:

  (…)

  4. Medio Socioeconómico

  El área de influencia socioeconómica del proyecto está conformada por las siguientes unidades territoriales menores:

  (Ver tabla "Unidades territoriales que conforman el área de influencia socioeconómica" de las páginas 1101 a 1103 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

- *En segundo lugar, es preciso tener en cuenta que de los soportes documentales verificados y listados anteriormente, se identificó que varios de estos corresponden al mismo documento, por lo tanto, la información es repetitiva.*

- *En tercer lugar, si bien los soportes documentales dejan ver que la socialización del informe se dio para un grupo específico del cual hace parte la Administración Municipal de Funza y un sólo líder comunitario del área de influencia, estas actividades se validarán como un avance en la atención de esta obligación, pero no determinan su cumplimiento, esto debido a que la divulgación debe darse a la totalidad de las unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del proyecto establecida para el municipio de Funza (veredas La Isla, El Hato, Florida y Cacique), así como a autoridades ambientales competentes que para el caso corresponde a la CAR. Adicionalmente, los soportes presentados datan del año 2021, es decir que*

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
transcurridos más de 3 años, el titular de la licencia ambiental no ha aportado soportes documentales que den cuenta de haber socializado la información con las demás unidades territoriales del área de influencia. - *Finalmente, es importante que la AEROCIVIL tenga en cuenta que la obligación refiere que, el programa de socialización debe presentar las actividades a desarrollar, así como los resultados parciales y finales del estudio sobre la posible influencia del ruido aeronáutico de la nueva condición de operación, en la productividad de la actividad ganadera del área de influencia del proyecto en el municipio de Funza, no obstante, tal como se describió en el requerimiento 74 del acta 509 del 12 de agosto de 2025 y medida de manejo "Elaboración estudio de la posible influencia del ruido aeronáutico de la nueva condición de operación, sobre la productividad de la actividad ganadera" que hace parte de la ficha de manejo "PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del Municipio de Funza", la AEROCIVIL no ha dado cumplimiento al siguiente requerimiento del* ***acta 509 del 12 de agosto de 2025****:* *"(…)* ***REQUERIMIENTOS REITERADOS:*** *Reiterar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE 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: (…)"* *"(…)* ***Requerimiento 74****: Presentar soportes de cumplimiento relacionados con la realización de un estudio que determine el impacto del ruido aeronáutico causado por la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, sobre las actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, teniendo en cuenta que deberá identificar áreas de producción ganadera dentro del municipio de Funza que no tengan la influencia del ruido de las aeronaves, es decir se encuentren fuera del área de influencia del aeropuerto con el fin de tener un sitio de referencia para correlacionar información.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS-02 Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, numeral 2 artículo segundo de la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, literal b del numeral 48 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, requerimiento 40 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 31 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y requerimiento 54 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 (…)"* *Así las cosas, como ya se indicó los soportes aportados de actividades de divulgación sólo se validan como un avance en la atención de este requerimiento, más no determinan su cumplimiento dadas las anteriores observaciones, y hasta tanto la AEROCIVIL no presente el complemento del estudio en el sentido de incluir un grupo de control de bovinos que no tenga la influencia del ruido de las aeronaves, es decir se encuentren fuera del área de influencia del aeropuerto con el fin de tener un sitio de referencia para correlacionar información y la socialización de sus resultados finales ante las comunidades del área de influencia del proyecto, líderes comunitarios, juntas de acción comunal, autoridades municipales y autoridades ambientales competentes, no será posible determinar el cumplimiento de esta obligación.* *Ahora, teniendo en cuenta que, en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a, no fue posible verificar información que sobre este requerimiento pudiera haber indicado allí.* *De acuerdo con lo anterior, se considera el incumplimiento de este requerimiento respecto del cual se genera la reiteración pertinente.*		
2. El diligenciamiento de los siguientes indicadores de cumplimiento y efectividad:	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
a. DP=% ejecución del proyecto *b. EF=% ejecución del estudio.* *c. MA=Medidas de manejo implementadas/Número total de medidas de manejo planteadas en los estudios*100.* *d. SI= Número de socializaciones realizadas/Número de socializaciones programadas*100* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 2 del requerimiento 66 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y numeral 2 del requerimiento 55 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Reiteraciones		
• *Numeral 2 del requerimiento 66 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023* • *Numeral 2 del requerimiento 55 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, de esta manera se observa que, si bien incluyó la respuesta al requerimiento 75, esta corresponde al numeral 1 pero no se halla la respuesta al numeral 2 del requerimiento 75 del acta 509 del 12 de agosto de 2025 como se observa en la imagen de la página 1105 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026 *Ahora, teniendo en cuenta que, en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a, no fue posible verificar información que sobre este requerimiento pudiera haber indicado allí.* *De acuerdo con lo anterior, al no contar con información que dé cuenta de atención a este requerimiento, se considera el incumplimiento de este y se genera la reiteración pertinente.*		
***Requerimiento 77**: Presentar soportes documentales que den cuenta, previo al inicio de la etapa operativa de la ampliación del área de cobertura de los monitoreos de vibraciones en el sentido de:* *1. Incluir la totalidad de predios ubicados dentro del área de influencia de la localidad de Fontibón y del Municipio de Funza.* *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.* *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 AEROCIVIL como informales o que no cumplen un código especifico de construcción.* *4. Complementar los estudios de vibraciones en condiciones de operación del aeródromo normalizados o bajo condiciones críticas de operaciones.* *Lo anterior, en cumplimiento de los subnumerales 1.1, 1.2, 1.3 y 1.4 del numeral 1 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y numeral 3 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Numeral 3 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
En el marco del análisis del ICA 21 y del periodo del 15 de abril de 2025 al 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así: • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 77 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 77, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 77 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 78**: Presentar la información de la Ficha PGS- 05 Atención a la Comunidad, relacionada con las inquietudes manifestadas y consignadas en las audiencias sobre afectaciones a las actividades económicas asociadas al impacto por ruido, la afectación a la infraestructura asociada a las vibraciones y la afectación a la vía de acceso ubicada en el sector de Funza.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 14 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, numeral 64 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 49 artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 83 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 36 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022 y subnumeral 2.2 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Numeral 14 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018* • *Numeral 64 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019* • *Numeral 49 artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021* • *Requerimiento 83 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021* • *Requerimiento 36 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *Subnumeral 2.2 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023*		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento no se halló en las comunicaciones antes listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación, tal como se indica a continuación: ***Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 78 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 78 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 76 pasa a la respuesta del requerimiento 80 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente, como se observa en la imagen de la página 1111 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025*** *Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa "Implementación de obras menores y de infraestructura", más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 78 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 70 pasa a la respuesta del requerimiento 91 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente.* *Sobre lo anterior, en el requerimiento 71 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito.* *Ahora, teniendo en cuenta que, en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a, no fue posible verificar información que sobre este requerimiento pudiera haber indicado allí.* *Así las cosas, dado que, la AEROCIVIL no presentó información en atención a este requerimiento, se confirma su incumplimiento y se hace la reiteración correspondiente.*		
***Requerimiento 79**: Presentar información de sistematización de la atención a PQRS en la cual se observe de manera específica el estado de atención dado a cada una, en tanto si se encuentran abiertas o cerradas, así como los mecanismos aplicados y los soportes de gestión para cada una.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha PGS-05 -" Atención a la comunidad", numeral 18 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 114 artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 91 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 39 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022 y subnumeral 2.5 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023.*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Reiteraciones		
• *Numeral 18 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019* • *Numeral 114 artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021* • *Requerimiento 91 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021* • *Requerimiento 39 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *Subnumeral 2.5 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023.*		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento no se halló en las comunicaciones antes listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación, tal como se indica a continuación: ***Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 79 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 79 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 76 pasa a la respuesta del requerimiento 80 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025*** *Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa "Implementación de obras menores y de infraestructura", más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 79 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 70 pasa a la respuesta del requerimiento 91 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente.* *Sobre lo anterior, en los requerimientos 71 y 78 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito.* *Ahora, teniendo en cuenta que, en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a, no fue posible verificar información que sobre este requerimiento pudiera haber indicado allí.* *Así las cosas, dado que, la AEROCIVIL no presentó información en atención a este requerimiento, se confirma su incumplimiento y se hace la reiteración correspondiente.*		
***Requerimiento 80**: Presentar la siguiente información:* *2. Soportes documentales (actas de reunión, registros de asistencia, fotográficos, fílmicos, entre otros) que evidencien el desarrollo trimestral de reuniones informativas de avance dirigidas a las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros que hagan*	***Temporal***	***NO***

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
parte de las unidades territoriales establecidas como área de influencia del proyecto, durante el segundo semestre del año 2022 en vigencia de la fase II de operación aérea autorizada mediante el artículo primero de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022. *Lo anterior, en cumplimiento de la ficha de manejo PMA-PGS02 Información y Comunicación, artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y numeral 3 del artículo séptimo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023.*		

Análisis del cumplimiento

La AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025 brinda respuesta parcial a los requerimientos establecidos por esta Autoridad a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, es así como respecto a este requerimiento indica lo siguiente:

> *"(…)* ***Respuesta:*** *Durante el segundo semestre del año 2022 se llevaron a cabo reuniones informativas de avance, en las localidades de Fontibón y Engativá y el municipio de Funza. Los soportes de estas reuniones se presentan en formatos de acta donde se resaltan los puntos principales los cuales se pueden visualizar en el anexo* ***Req.80.2*** *(…)"*

Sobre lo anterior, en revisión del anexo mencionado por la AEROCIVIL, se encuentran los siguientes archivos en formato pdf:

- *"041122_ACT_REU_SOC_FON":*

Este archivo contiene acta fechada el 4 de noviembre de 2022, espacio efectuado en el barrio Puerta de Teja de la Localidad de Fontibón y en el cual la temática correspondió a "Socialización Fases I y II Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021". De esta manera en verificación del documento se tiene que, lo temas específicos abordados correspondieron:

- *Marco normativo de la licencia ambiental*
- *Alcance de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021*
- *Fase I y II de la modificación de la licencia ambiental*
- *Aspectos sobre la gestión social del proyecto*

El acta desarrolla cada uno de los temas tratados y contiene registro fotográfico de la actividad, así como registro de asistencia en el cual se observa la participación de habitantes y líderes comunitarios del barrio Puerta de Teja.

- *"091222_REG_ASIST_RECOR_AEROP_FUN_DIC":*

En este archivo se observa formato de ingreso de visitantes de la empresa INTERASEO S.A.S E.S.P, en el cual se halla registro de 18 personas en diferentes fechas del mes de diciembre de 2022, no obstante, el formato no se acompaña de una acta o documento que describa o contextualice la actividad a la cual hacen referencia, ni se da a conocer el objetivo de la misma, así como el soportes no permite conocer la procedencia o unidad territorial a la cual pertenecen las personas, considerando de esta manera que el sólo registro de asistencia no se puede validar como soporte documental que demuestre el desarrollo de una actividad informativa de avance con frecuencia trimestral como lo requiere la medida de manejo, ni permite dar cuenta sobre si los asistentes hacen parte del área de influencia definida para el medio socioeconómico del proyecto o no .

(Ver imagen de la página 1117 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

- *"261122_REU_EST_AVIFAUNA_FUN_NOV":*

Archivo que corresponde a acta fechada el 26 de noviembre de 2022, en la cual la AEROCIVIL registra socialización virtual del estudio de avifauna dirigida a la comunidad, Juntas de Acción Comunal – JAC y Autoridades del municipio de Funza. El registro deja ver la descripción de los ítems abordados sobre el estudio, iniciando por el origen de la obligación, metodología de monitoreo de ruido, de avistamiento y de captura de aves

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
en los Humedales El Gualí y Humedal La Florida, esto último siendo capturas temporales con el objetivo de hacer estudio de las especies y su posterior liberación. En la socialización hubo inquietudes por parte de los asistentes respecto al tipo de aves que fueron estudiadas, frente a lo cual el equipo de la AEROCIVIL atendió estas inquietudes. Con relación a la participación en el espacio, se observa en el registro la asistencia por parte de residente y líderes comunitarios de las veredas Cacique, Hato Casa Blanca y La Florida. *Como conclusión general sobre los soportes documentales antes listados, se tienen las siguientes observaciones frente al cumplimiento de este requerimiento:* - *Los soportes documentales datan del <u>último trimestre</u> del año 2022, es decir del trimestre octubre – diciembre de 2022.* - *Los soportes de los espacios informativos desarrollados en el barrio Puerta de Teja el 4 de noviembre de 2022 y del 26 de noviembre de 2022 dirigido de manera virtual a unidades territoriales menores del municipio de Funza se validan como actividades informativas de avance para el trimestre octubre – diciembre de 2022, pero el registro de asistencia en formato de la empresa INTERASEO S.S. E.S.P no se valida debido a su falta de claridad.* - *De acuerdo con los ítems anteriores, si bien se confirma el desarrollo de espacios informativos en el trimestre octubre – diciembre de 2022 para unidades territoriales menores que hacen parte del área de influencia definidas para la Localidad de Fontibón y Municipio de Funza, no se observa para ese trimestre soportes documentales que den cuenta del desarrollo de reuniones informativas de avance para la Localidad de Engativá.* *En lo que corresponde al <u>trimestre julio – septiembre de 2022</u> no se observan soportes documentales que den cuenta de la ejecución para esa temporalidad de reuniones informativas de avance (trimestrales) en las unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del medio socioeconómico definida para el proyecto. Esto bajo el entendido de que la fase II de la operación aérea establecida mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y autorizada por la ANLA a través de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022, inició su implementación a partir del 1 de julio de 2022, fecha a partir de la cual entró en vigor la implementación de la medida de manejo asociada a la ejecución de reuniones informativas de avance con frecuencia trimestral, dirigidas a las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros que hagan parte de las unidades territoriales establecidas como área de influencia del proyecto.* *Ahora, teniendo en cuenta que, en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a, no fue posible verificar información que sobre este requerimiento pudiera haber indicado allí.* *Así las cosas, debido a que los soportes documentales aportados por la AEROCIVIL no son suficientes frente a la atención de este requerimiento, se considera su incumplimiento y se hace la respectiva reiteración.*		
4.Acta de reunión fechada el día 4 de noviembre de 2022, la cual registra actividad de socialización realizada por la AEROCIVIL y dirigida a la comunidad del barrio Puerta de Teja en la Localidad de Fontibón, la cual debe contener la descripción de la información suministrada para cada uno de los puntos de la agenda propuesta en el espacio informativo, así como las respuestas brindadas a cada una de las preguntas realizadas por los participantes. *Lo anterior, en cumplimiento de la ficha de manejo PMA-PGS02 Información y Comunicación, artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y numeral 5 del artículo séptimo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023.*	***Temporal***	***NO***
Análisis de Cumplimiento		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
La AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025 brinda respuesta parcial a los requerimientos establecidos por esta Autoridad a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, es así como respecto a este requerimiento indica lo siguiente: *"(…)* ***Respuesta:*** *De acuerdo con lo solicitado en el presente requerimiento, se complementa el soporte presentado inicialmente con la información pertinente. El debido soporte se encuentra en el anexo* ***REQ.80.4*** *(…)"* *En verificación del anexo indicado por la AEROCIVIL en su reporte, se halla el archivo en formato pdf denominado "041122_ACT_REU_SOC_FON", el cual contiene acta fechada el 4 de noviembre de 2022, y en al cual se registra espacio informativo llevado a cabo en el barrio Puerta de Teja de la Localidad de Fontibón y cuya temática correspondió a "Socialización Fases I y II Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021". De esta manera en verificación del documento se tiene que, lo temas específicos abordados correspondieron:* - *Marco normativo de la licencia ambiental* - *Alcance de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021* - *Fase I y II de la modificación de la licencia ambiental* - *Aspectos sobre la gestión social del proyecto* *Sobre lo anterior, es necesario tener en cuenta que el archivo presentado en atención a este requerimiento, la AEROCIVIL en su reporte lo describe como un complemento del acta presentada en el ICA 16 y que fue objeto de revisión en seguimiento específico a PQRSD y registrado en Concepto Técnico 6332 del 28 de septiembre de 2023 acogido por Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y que dio origen a este requerimiento.* *Así las cosas, bajo ese entendido, el archivo aquí presentado contiene acta que se observa desarrolla y describe de manera clara y detallada cada uno de los temas específicos tratados durante el espacio informativo acorde a la agenda propuesta, así como incluye registros fotográficos de la actividad y de asistencia en el cual se observa la participación de habitantes y líderes comunitarios del barrio Puerta de Teja, como se observa en la imagen de la página 1122 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026* *No obstante, el documento o acta complemento antes ilustrado, no incluye las respuestas brindadas a cada una de las preguntas realizadas por los participantes durante el espacio de la reunión, inquietudes que sí se observaron en el acta presentada en el ICA 16, como se observa en la imagen de las páginas 1123 y 1124 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026* *Ahora, teniendo en cuenta que, en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a, no fue posible verificar información que sobre este requerimiento pudiera haber indicado allí.* *De acuerdo con lo anterior, dado que, el espacio de atención a inquietudes por parte de los participantes es de suma importancia y que no se refleja en el soporte documental complementario la atención a las preguntas realizadas, se considera el incumplimiento de este requerimiento, el cual se reitera en el sentido de solicitar a la AEROCIVIL la presentación de documento que contenga la atención de las inquietudes manifestadas por participantes en la reunión informativa del 4 de noviembre de 2022 en el barrio Puerta de Teja.*		
5. Soportes documentales de gestión y atención (copia de respuesta brindada al peticionario, registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros) de las siguientes PQRSD que fueron reportadas por la AEROCIVIL en el ICA 16 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022): *(Ver tabla de la pagina 1126 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Lo anterior, en cumplimiento de la ficha de manejo PMA-PGS02 Información y Comunicación, artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y numeral 6 del artículo séptimo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023		
Análisis de Cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento no se halló en las comunicaciones antes listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta de atención al presente requerimiento, tal como se indica a continuación: ***Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al numeral 5 del requerimiento 80 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al numeral 5 del requerimiento 80 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al numeral 4 del requerimiento 80 pasa a la respuesta del requerimiento 81 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente, como se observa en la imagen de la página 1128 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025.*** *Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa "Implementación de obras menores y de infraestructura", más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al numeral 5 del requerimiento 80 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 70 pasa a la respuesta del requerimiento 91 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente.* *Sobre lo anterior, en el requerimiento 71 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito.* *Ahora, teniendo en cuenta que, en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a, no fue posible verificar información que sobre este requerimiento pudiera haber indicado allí.* *Por otra parte, en revisión de la información que reposa en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA para el expediente LAM0209 y verificación del aplicativo AMBIENSQ de la AEROCIVIL, tampoco se hallaron los soportes documentales de la atención de las PQRSD que lista este requerimiento.* *Así las cosas, dado que, la AEROCIVIL no presentó información en atención al numeral 5 del requerimiento 80, se confirma su incumplimiento y se hace la reiteración correspondiente.*		
6. Soportes documentales de atención y gestión de las siguientes PQRSD que fueron recepcionadas por la ANLA durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023 y trasladadas a la AEROCIVIL así:	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
(Ver tabla de las páginas 1130 a 1132 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026) *Lo anterior, en cumplimiento de la ficha de manejo PMA-PGS02 Información y Comunicación, artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y numeral 7 del artículo séptimo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023.*		

Análisis del cumplimiento

La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento no se halló en las comunicaciones antes listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta de atención al presente requerimiento, tal como se indica a continuación:

Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025

En esta comunicación no se incluye la respuesta al numeral 6 del requerimiento 80 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

En esta comunicación no se incluye la respuesta al numeral 6 del requerimiento 80 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al numeral 4 del requerimiento 80 pasa a la respuesta del requerimiento 81 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente, como se observa en la imagen incluida en el numeral 5 del requerimiento 80 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025

Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa “Implementación de obras menores y de infraestructura”, más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.

Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025

En esta comunicación no se incluye la respuesta al numeral 6 del requerimiento 80 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 70 pasa a la respuesta del requerimiento 91 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente.

Sobre lo anterior, en el requerimiento 71 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito.

Ahora, teniendo en cuenta que, en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a, no fue posible verificar información que sobre este requerimiento pudiera haber indicado allí.

No obstante, esta Autoridad procedió a verificar el Sistema de Información de Licencias Ambientales (SILA) de la ANLA, observando que, a través de diferentes comunicaciones la AEROCIVIL remitió durante el año 2023 los soportes documentales de atención y respuesta de algunas PQRSD relacionadas en la tabla del presente requerimiento, tal y como se muestra en la tabla de las páginas 1133 y 1134 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
De igual forma, en la revisión de la información registrada por la AEROCIVIL en el aplicativo AMBIENSQ, la ANLA identificó los soportes documentales correspondientes a la atención de las PQRSD incluidas en la tabla del presente requerimiento, tal y como se muestra en la tabla de la página 1134 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026 *Conforme lo anterior, se observa que la AEROCIVIL ha presentado soportes documentales de la atención a 11 PQRSD de 31 PQRSD que contiene este requerimiento, identificando así que, frente a este se tiene información de manera parcial, lo cual no permite definir su cumplimiento integral, motivando ello su reiteración en el sentido de presentar los soportes documentales de atención y respuesta de las 20 PQRSD restantes y que se listan en la tabla de las páginas 1134 y 1135 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Pese a lo anterior, debido a que no es posible dar cumplimiento parcial a este requerimiento, se reitera la totalidad de este bajo las claridades antes descritas.*		
***Requerimiento 83**: Presentar las respuestas emitidas a los peticionarios frente al tema de insonorizaciones que corresponden a: Diana Milena Malagón, Vidal Gómez Acosta, Alejandro Prieto, Miguel Silva Patiño, Jesús Erich Loaiza, Claudia M. Rodríguez, Alexander Beltrán Preciado, Álvaro Prieto López, Edgar Poveda García, Álvaro Prieto López, Carlos Lozano, Gloria Inés Triviño Gámez, Néstor Muñoz Aldana y Luz Marina Bonilla Ramírez, para revisión y análisis puntual por parte de esta Autoridad.* *Lo anterior, en cumplimiento de lo señalado en la Ficha PMA-01 "Programa de control de emisiones - Manejo y Control del Ruido"; numeral 10 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 111 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 84 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 37 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, subnumeral 2.3 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y requerimiento 43 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Numeral 10 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019,* • *Numeral 111 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021,* • *Requerimiento 84 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021,* • *Requerimiento 37 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022,* • *Subnumeral 2.3 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023* • *Requerimiento 43 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento no se halló en las comunicaciones antes listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación, tal como se observa a continuación: ***Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 83 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 83 del acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 82 pasa a la respuesta del requerimiento 86 y de manera consecutiva*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente como se observa en la imagen de la página 1141 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026 ***Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025*** *Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa “Implementación de obras menores y de infraestructura”, más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 83 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 70 pasa a la respuesta del requerimiento 91 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente* *Sobre lo anterior, en el requerimiento 71 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito.* *Ahora, teniendo en cuenta que, en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a, no fue posible verificar información que sobre este requerimiento pudiera haber indicado allí.* *De acuerdo con lo anterior, al no contar con la información que exige este requerimiento, se considera su incumplimiento y se hace la reiteración pertinente.*		
***Requerimiento 84**: Presentar un informe consolidado de las quejas presentadas por las comunidades respecto a los impactos por ruido generados y las respuestas ofrecidas a ellas por parte de la AEROCIVIL, aunado a ello presentar un informe de la atención personalizada a las quejas presentadas por la comunidad, lo anterior en el marco de la ventana operacional otorgada mediante radicado ANLA 2015042281-1-000 del 15 de agosto de 2015.* *Lo anterior, en cumplimiento de lo señalado en el numeral 72 artículo primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017, numeral 56 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, numeral 68 artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 88 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 38 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, subnumeral 2.4 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y requerimiento 44 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Numeral 72 artículo primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017,* • *Numeral 56 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018,* • *Numeral 68 artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021,* • *Requerimiento 88 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021,* • *Requerimiento 38 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022,* • *Subnumeral 2.4 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023* • *Requerimiento 44 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del Acta 509 del 12 de agosto		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento no se halló en las comunicaciones antes listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación, tal como se observa a continuación: ***Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 84 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 84 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 82 pasa a la respuesta del requerimiento 86 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente como se observa en la imagen incluida en el requerimiento 83 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025*** *Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa "Implementación de obras menores y de infraestructura", más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 84 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 70 pasa a la respuesta del requerimiento 91 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente* *Sobre lo anterior, en el requerimiento 71 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito.* *Ahora, teniendo en cuenta que, en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a, no fue posible verificar información que sobre este requerimiento pudiera haber indicado allí.* *De acuerdo con lo anterior, al no contar con la información que exige este requerimiento, se considera su incumplimiento y se hace la reiteración pertinente.*		
***Requerimiento 85**: Presentar el consolidado de las Peticiones, Quejas, Reclamos y Denuncias – PQRS reportadas dentro de los períodos en los ICA 8 (1 de julio al 31 de diciembre de 2018), ICA 9 (del 1 de enero al 30 de junio de 2019) e ICA 10 (del 1 de julio al 31 de diciembre de 2019) en el cual se relacione su estado y fecha de cierre (este último según aplique) y los respectivos soportes de cada petición.* *Lo anterior en cumplimiento de la Ficha de Manejo PGS-05- "Atención a la Comunidad", literal a del numeral 10 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021 y requerimiento 42 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, subnumeral 2.6 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y requerimiento 45 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Literal a del numeral 10 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021* • *Requerimiento 42 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *Subnumeral 2.6 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *Requerimiento 45 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento no se halló en las comunicaciones antes listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación, tal como se indica a continuación: ***Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 85 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 85 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 82 pasa a la respuesta del requerimiento 86 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente como se observa en la imagen incluida en el requerimiento 83 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025*** *Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa "Implementación de obras menores y de infraestructura", más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 85 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 70 pasa a la respuesta del requerimiento 91 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente.* *Sobre lo anterior, en el requerimiento 71 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito.* *Ahora, teniendo en cuenta que, en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a, no fue posible verificar información que sobre este requerimiento pudiera haber indicado allí.* *Así las cosas, dado que, la AEROCIVIL no presentó información en atención a este requerimiento, se confirma su incumplimiento y se hace la reiteración correspondiente.*		
***Requerimiento 86**: Complementar la caracterización socioeconómica con la información de las unidades territoriales que se adicionan por ampliación del área de influencia socioeconómica del proyecto. Se requiere puntualmente, la caracterización completa por componentes de la UPZ 26 Las Ferias e información del componente político organizativo de las unidades territoriales menores que se incluyen de las localidades de Fontibón y Engativá.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 3 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, requerimiento 24 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y requerimiento 48 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025
Reiteraciones
• *Requerimiento 24 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023* • *Requerimiento 48 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*
Análisis del cumplimiento
La AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025 brinda respuesta parcial a los requerimientos establecidos por esta Autoridad a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, es así como respecto a este requerimiento indica lo siguiente: *"(…) **Respuesta:** En cumplimiento de la solicitud del requerimiento 86 del acta 509 de 2025, se hace entrega de la actualización de la caracterización socioeconómica correspondiente a las nuevas unidades territoriales incorporadas por la ampliación del área de Influencia del proyecto. Esta actualización incluye la caracterización integral de la UPZ 26 – Las Ferias de las unidades territoriales menores pertenecientes a la localidad de Fontibón tales como Rincón de Modelia, Ciudad Modelia, Ferrocaja, Fuente del Dorado y Capellanía y como las demás UTM de la localidad de Engativá como son La Europa, El Laurel, La Cabaña, Bosque Popular, La Estradita, La Estrada, palo Blanco, San Joaquín, La Reliquia y Santa María.* *La información primaria se recolecta y consolidada en las fichas barriales adjuntas, en las cuales se evidencian los datos y análisis correspondientes a cada unidad territorial menores. En el anexo **Req.86** se presenta el informe de caracterización relacionado con la actualización del capítulo 5 del informe presentado en el año 2020 como parte del proceso de modificación de la Licencia Ambiental del Aeropuerto Internacional El Dorado (Caracterización socioeconómica). De igual manera, se presentan las fichas barriales, las actas de reunión y los mapas para cada una de las unidades territoriales. (…)"* *Con relación a la respuesta brindada por parte de la AEROCIVIL al presente requerimiento, es importante en primer lugar contextualizar el origen de este, correspondiendo al numeral 3 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y cuya justificación según el aparte considerativo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 mencionó lo siguiente:* *"(…) Pese a la falta de congruencia entre la información cartográfica y la del texto del complemento del EIA, es posible delimitar el área de influencia socioeconómica a partir de la cartografía oficial de la división barrial y de sectores catastrales, y validar que 39 barrios de Fontibón, 36 de Engativá y 4 veredas del municipio de Funza hacen parte del área de influencia socioeconómica del proyecto, ya que se debe tener en cuenta que AEROCIVIL elevó consulta respecto a los barrios existentes a Asojuntas; no obstante, se requiere que la AEROCIVIL presente la relación de conjuntos residenciales por unidad territorial menor ubicada dentro del área de influencia con el fin de contar con datos sobre este tipo de urbanizaciones para así garantizar la debida cobertura de las medidas de manejo ambiental que aplican a la población residente en el área de influencia del proyecto y sus viviendas.* *Como se ha mencionado, el área de influencia socioeconómica se amplía para incluir otras unidades territoriales menores de las localidades de Engativá y Fontibón, en concordancia con la redefinición del área de influencia del medio abiótico que será impuesta al proyecto mediante el presente acto administrativo.* *Esas unidades territoriales menores que se traslapan con el área de influencia del medio abiótico, se identifican a partir de cartografía oficial disponible, específicamente de la página web **https://mapas.bogota.gov.co** donde se incluye una capa denominada **Barrio Común 2016**; no obstante, corresponde a la Aerocivil realizar el respectivo ejercicio de contrastación de la información oficial procedente de la INFRAESTRUCTURA de Datos Espaciales de Bogotá, conocida como IDECA y la revisión de campo, así como lo realizó para las unidades territoriales que incluyó como área de influencia del proyecto en el complemento del EIA, antes de implementar las actividades que se autorizan mediante el acto administrativo de modificación de la licencia ambiental del proyecto.*

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

Según la capa Barrio Común 2016, en Fontibón se incluye como parte del área de influencia socioeconómica: Altos de San Sebastián, Bellavista Los Pantanos, Camavieja, Modelia, Capellanía y Modelia Occidental. Al respecto, es de aclarar que Capellanía y Modelia Occidental son mencionadas por la AEROCIVIL como parte del área de influencia propuesta, pero la cartografía presentada no corresponde con la de la página https://mapas.bogota.gov.co, de modo que es necesario aclarar a partir del trabajo de campo, cuáles son los barrios de allí que se incluyen según el reconocimiento de la comunidad, antes de iniciar cualquier actividad autorizada mediante el acto administrativo de modificación de la licencia ambiental del proyecto.

Para el caso de Engativá, las unidades territoriales adicionales que se identifican en Mapas Bogotá son: Acapulco, Urbanización Acapulco, Dorado Norte, El Laurel – La Europa, El Paseo, La Cabaña, La Reliquia, Los Almendros II, Normandía IV Sector, Normandía Occidental, San Joaquín, San Joaquín Norte, S.C. Boyacá, Bosques de Normandía, Urbanización Nueva Normandía, Multifamiliar Covimac, S.C. Normandía Occidental y Conjunto Multifamiliar Colseguros.

Con lo anterior, se establece que el área de influencia socioeconómica de la modificación de la licencia ambiental del proyecto está conformada por las siguientes unidades territoriales menores: (…)"

De acuerdo con lo anterior, en el numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, se definió de la siguiente manera el área de influencia para el medio socioeconómico:

"(…) ***ARTÍCULO TERCERO.*** *Establecer las áreas de influencia para los medios abióticos, bióticos y socioeconómicos del proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado", de conformidad con las consideraciones expuestas en el presente acto administrativo: (…)"*

"(…)

4.Medio Socioeconómico *(…)"*

"(…)

El área de influencia socioeconómica del proyecto está conformada por las siguientes unidades territoriales menores:

(Ver tabla de las páginas 1148 y 1149 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

En ese sentido, el presente requerimiento hace referencia al complemento de la caracterización socioeconómica presentada por la AEROCIVIL en el Estudio de Impacto Ambiental – EIA para el trámite de modificación de la Licencia Ambiental, con información de aquellas unidades territoriales que fueron adicionadas por la ANLA en el ejercicio de la redefinición y/o imposición del área de influencia del proyecto, siendo las que se muestran de la tabla de la página 1150 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026

De esta manera en el anexo referido por la AEROCIVIL en su respuesta se halla carpeta con el contenido que se muestra en la imagen de la página 1150 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026

De acuerdo con lo anterior, en verificación en primer lugar del documento "Informe de caracterización fichas barriales Localidades de Engativá y Fontibón" de octubre de 2025, se tiene lo siguiente respecto a las unidades territoriales objeto de este requerimiento:

Localidad de Engativá.

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

(Ver imagen de la página 1151 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).

- ***UPZ 31 Santa Cecilia***

Como bien se observa el informe de caracterización para el caso de esta Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ), la AEROCIVIL indica la identificación del barrio Normandía como parte de esta, sin embargo, existe confusión frente a esta identificación, dado que, esta UPZ cuenta con la unidad territorial denominada "SC Normandía", establecida así en el numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, por tanto, no es claro si corresponden a la misma unidad territorial, aspecto que debe justificar la AEROCIVIL con el fin de que permita a la ANLA validar si en efecto es una unidad territorial adicional que debe ser integrada al área de influencia del proyecto o sólo es un territorio que hace parte de otro que ya hace parte del área de influencia del proyecto.

- ***UPZ 26 Las Ferias***

Ahora bien, en lo referente a esta UPZ, la AEROCIVIL en el informe de caracterización y sus anexos incluye los barrios El Laurel, San Joaquín, Palo Blanco, La Cabaña, Bosque Popular, La Estrada, La Estradita, La Europa y La Reliquia. Frente a esto, es necesario tener en cuenta que los barrios Bosque Popular, La Estrada y La Estradita, si bien son incluidos por la AEROCIVIL con información acerca de su ficha barrial, soportes sobre las acciones que fueron realizadas en campo como parte de la recolección de información primaria y la ilustración de su localización frente a la UPZ 26 Las Ferias, no son unidades territoriales que hayan sido identificadas como parte del área de influencia para el medio socioeconómico, establecida a través del numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 como se observa en la siguiente imagen y frente a las cuales la AEROCIVIL no indica la justificación de su inclusión, por ende, se genera el respectivo requerimiento con el fin de que la AEROCIVIL aporte la información técnica necesaria que soporte la inclusión de los barrios Bosque Popular, La Estrada y La Estradita aun cuando estos no hacen parte de las unidades territoriales del área de influencia socioeconómica del proyecto.

Contrario a lo anterior, la AEROCIVIL en el informe de caracterización y sus anexos, no incluyó la información asociada a las unidades territoriales El Paseo, San Joaquín Norte, Acapulco, Urbanización Acapulco y Los Almendros II, estas identificadas e integradas como parte del área de influencia definida para el proyecto en el numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, lo cual motiva la reiteración de este requerimiento.

Finalmente, en lo que corresponde a la caracterización socioeconómica de las unidades territoriales San Joaquín, La Reliquia, La Cabaña, El Laurel y La Europa adscritas a la UPZ 26 Las Ferias, incluidas como área de influencia del proyecto a través del numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y respecto de las cuales la AEROCIVIL sí presentó información, en el ítem "caracterización por componentes de la UPZ 26 Las Ferias", se hace la descripción de los hallazgos documentales identificados.

- ***UPZ 30 Boyacá Real***

El informe de caracterización para la Localidad de Engativá, indica sobre a la identificación del barrio Santa María como parte de esta UPZ, frente a lo cual, si bien esta Unidad de Planeamiento Zonal se encuentra incluida dentro del área de influencia del proyecto, particularmente el barrio Santa María no se incluye allí debido a que el mismo no hace parte de los polígonos definidos como área de influencia para cada uno de los medios del proyecto como se observa en la siguiente imagen. Así las cosas, debido a que la AEROCIVIL no soporta técnicamente la inclusión de este barrio dentro del área de influencia, se genera el requerimiento pertinente.

(Ver figura de la página 1153 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

Localidad de Fontibón

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

Ahora bien, en lo que comprende a las unidades territoriales que fueron adicionadas como área de influencia del medio socioeconómico adscritas a la Localidad de Fontibón a través del numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, como efecto de la ampliación del área de influencia dada la modificación de la licencia ambiental, la AEROCIVIL específicamente sobre las UPZ 114 Modelia y 115 Capellanía, indica lo siguiente:

(Ver imagen de la página 1154 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).

- ***UPZ 114 Modelia***

Con relación a lo anterior, frente a lo que indica la AEROCIVIL sobre el sector Ferrocaja, aclarando que este no corresponde a un barrio, sino que está catalogado como sector catastral Ferrocaja, vale la pena resaltar que de esta manera se identificó por parte de la ANLA en el marco de la evaluación de la información asociada a la modificación de la licencia ambiental e incluso de esa manera se definió en el numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

Ahora, respecto a lo mencionado por la AEROCIVIL, sobre la inclusión de los barrios Fuente del Dorado y Capellanía dentro del sector catastral Ferrocaja, es importante precisar que, el barrio Fuente del Dorado no hace parte de las unidades territoriales definidas dentro del área de influencia para el medio socioeconómico establecida por la ANLA a través del numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, así mismo la AEROCIVIL no justifica su inclusión a partir de su ubicación en bases de portales geográficos oficiales del distrito respecto al polígono del área de influencia definido por la ANLA en el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 o a partir de soportes documentales que demuestren el reconocimiento e identificación de esa unidad territorial por parte de comunidades residentes en el área de influencia, por tanto es necesario que la AEROCIVIL aporte la información correspondiente que permita a la ANLA validar la inclusión o no del barrio o sector Fuente del Dorado como parte del área de influencia definida para el proyecto en la UPZ 114 Modelia.

Por su parte, en lo que comprende el barrio Capellanía, contrario al caso anterior, es una unidad territorial menor que sí fue reconocida e incluida como parte del área de influencia del proyecto específicamente en la UPZ 114 Modelia, por lo tanto, se valida la información que aporta la AEROCIVIL en el sentido de integrar esa unidad territorial al sector catastral Ferrocaja.

Así mismo, respecto al barrio Rincón de Modelia identificado e incluido como unidad territorial menor dentro del área de influencia del medio socioeconómico, la AEROCIVIL aclara que este hace parte de Modelia Occidental, siendo este último catalogado como sector catastral, más no como barrio, por tanto, se valida la inclusión del barrio Rincón de Modelia dentro del sector catastral Modelia Occidental como parte de las unidades territoriales que hacen parte de la UPZ 114 Modelia.

La AEROCIVIL en su informe de caracterización, también menciona la inclusión del barrio Ciudad Modelia, no obstante, al igual que para el caso del barrio Fuente del Dorado, corresponde a una unidad territorial que no se encuentra incluida dentro del área de influencia para el medio socioeconómico establecida numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, así como tampoco se halla justificación por parte de la AEROCIVIL respecto a su inclusión a partir de su ubicación en bases de portales geográficos oficiales del distrito respecto al polígono del área de influencia definido por la ANLA en el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 o su reconocimiento como unidad territorial por parte de comunidad residente en el área de influencia. Dado lo anterior, es necesario que la AEROCIVIL aporte la información correspondiente que permita a la ANLA validar la inclusión o no del barrio o sector Ciudad Modelia como parte del área de influencia definida para el proyecto en la UPZ 114 Modelia.

Con las claridades anteriores frente a la UPZ 114 Modelia, los sectores y barrios antes mencionados y que ya habían sido objeto de inclusión dentro del área de influencia del proyecto a través del numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, pero que en esta ocasión se integran por ser barrios

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

dentro de un sector catastral también identificado como unidad territorial del área de influencia en el acto administrativo antes citado, se tienen en cuenta como parte de ajustes menores a la tabla de unidades territoriales acorde a la organización y planificación territorial del distrito, los cuales se resaltan en la tabla de las páginas 1155 y 1156 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026 con subrayado:

- ***UPZ 115 Capellanía***

En lo que refiere a esta UPZ, la AEROCIVIL en el informe de caracterización no hace referencia específica a los lugares identificados como Altos de San Sebastián y Bellavista Los Pantanos.

Ahora bien, con las descripciones antes realizadas, a continuación, se verificará la información documental presentada por la AEROCIVIL, a través del informe de caracterización presentado en atención a este requerimiento, reportando la siguiente información particularmente para las unidades territoriales que se adicionan por ampliación del área de influencia socioeconómica:

> *"(…)*
>
> *Para el fin de recolección de información, se implementó la herramienta metodológica de Ficha Barrial, un formato diseñado con el propósito de sistematizar información clave sobre el territorio y las dinámicas comunitarias. Cada formato de recopilación de datos fue diligenciado de manera conjunta entre el equipo social de campo y los representantes de los barrios, privilegiando el diálogo directo, las percepciones comunitarias y el conocimiento territorial de los habitantes.*
>
> *En primera medida, se llevó a cabo una planeación y coordinación previa, programando reuniones de acercamiento con las Juntas de Acción Comunal, en las cuáles se dio a conocer el objetivo de dicho espacio, la importancia de la información recopilada y la metodología desarrollada en los barrios relacionados, este proceso requirió que previamente se acordaran tiempos de disponibilidad para la conjunta del diagnóstico.*
>
> *En segunda medida, se da a conocer la Ficha Barrial a diligenciar, revisando uno a uno los ítems o dimensiones a indagar, siendo:*
>
> - *Características generales del barrio como demografía, servicios públicos, equipamientos*
> - *Dinámicas sociales y culturales como su organización comunitaria, tradiciones y actividades colectivas*
> - *Potencialidades y recursos en la comunidad*
>
> *(…)"*

Localidad de Engativá

Para el caso de las unidades territoriales que hacen parte de esta localidad, de acuerdo con lo anterior la AEROCIVIL indica en el informe de caracterización que, la recolección de información primaria fue realizada durante los meses de marzo, abril y junio de 2025, esto aclarando que, la información que presenta la AEROCIVIL incluye aquellos barrios y sectores que tal como fue aclarado anteriormente no hacen parte de las unidades territoriales identificadas y definidas por la ANLA dentro del área de influencia del medio socioeconómico a través del numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. En ese sentido, dado que no existe una clara justificación por parte de la AEROCIVIL sobre la inclusión de tales unidades territoriales y que motivan la generación del requerimiento pertinente, la verificación de la información se realiza sobre las unidades territoriales que se establecieron como parte de la ampliación del área de influencia del proyecto en el marco de la autorización de la modificación de la licencia ambiental que para el caso de la Localidad de Engativá corresponden las que se listan en la tabla de la página 1157 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

De esta manera, a continuación, y de manera textual se incluye la información que la AEROCIVIL presentó como complemento a la caracterización social obtenida para la modificación de la licencia ambiental, en esta ocasión específicamente para las unidades territoriales que se sumaron al área de influencia dada su ampliación:

Componente Demográfico:

> *"(…)*
>
> *Analizar los aspectos demográficos de un barrio es fundamental para comprender las dinámicas y necesidades de las comunidades que los habitan; al estudiar estos factores, se logra identificar patrones y tendencias que influyen en la calidad de vida de los residentes, lo que a su vez permite reconocer la dinámica de la comunidad.*
>
> *Considerar los aspectos culturales y ambientales de un barrio es esencial para promover la cohesión social y el desarrollo sostenible, valorando y respetando la identidad cultural de las comunidades.*
>
> *El análisis del número de hogares por vivienda, número de viviendas, número total de hogares y habitantes por barrio dentro del área de influencia de la terminal aérea resulta para comprender con mayor precisión la magnitud del impacto de la operación aeroportuaria sobre las comunidades aledañas.*
>
> *En primer lugar, estas variables permiten identificar la densidad poblacional y las condiciones de habitabilidad de cada barrio, lo que constituye un insumo clave para proyectar el grado de afectación por factores como el ruido, así mismo, conocer la relación entre hogares y viviendas facilita detectar situaciones de hacinamiento, que pueden potenciar los efectos negativos derivados de la cercanía a la terminal aérea, tanto en la calidad de vida de los residentes como en su salud física y emocional.*
>
> *Disponer de este análisis demográfico ofrece un panorama claro del tamaño, composición y distribución de la población que convive diariamente con los efectos de la operación aeroportuaria.*
>
> *(Ver tabla de la página 1158 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).*
>
> *El cuadro permite evidenciar aspectos clave de la dinámica habitacional y demográfica de los barrios ubicados dentro del área de influencia del Aeropuerto El Dorado:*
>
> *(…)"*

*A partir de los datos antes citados de manera textual, la AEROCIVIL en el informe de caracterización presentado realiza análisis demográficos para las unidades territoriales que hacen parte del **UPZ 26 Las Ferias** que comprende número de hogares por vivienda, número de hogares y viviendas, total de habitantes por cada unidad territorial y comparación entre cada una de estas determinando la que mayor población tiene, concluyendo en este aspecto que la unidad territorial que mayor población contiene es el barrio El Laurel y la unidad territorial con menor cantidad de población es La Reliquia.*

Así mismo, cruza la variable participación, resultando que los barrios San Joaquín y La Cabaña si bien no cuentan con un alto número de habitantes, su participación en baja sin asociar su acción de participación al número de habitantes.

Componente Espacial:

Para la Localidad de Engativá la AEROCIVIL en el informe sobre caracterización socioeconómica, en lo que corresponde a este componente incluye la relación sobre la condición de accesibilidad a servicios públicos, salud, educación y vivienda, esto como elementos esenciales que contribuyen al bienestar general de la comunidad y

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

el mejoramiento de la calidad de vida. De esta manera a continuación se cita de manera textual la matriz construida por la AEROCIVIL, a partir de la recolección de información primaria

(Ver imagen de la página 1159 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).

Componente Económico:

En lo que comprende este componente, la AEROCIVIL enfocó para este requerimiento particular, información asociada a la dinámica laboral de las unidades territoriales inmersas en la UPZ 26 Las Ferias, concluyendo que, en este aspecto, estos territorios se caracterizan por una dinámica mixta, es decir, que el acceso al ámbito laboral se realiza al sector formal, así como la práctica de economía informal. Resalta el informe que, el territorio también se caracteriza por población en condición pensionada, así como por población desempleada, esto último condicionado al nivel educativo de la población, lo cual obliga a acceder a programas de educación técnica y profesional.

Componente Cultural:

A continuación, se extrae de manera textual, la descripción que la AEROCIVIL realiza respecto a este componente para las Localidades de Engativá y Fontibón:

> *"(…) El enfoque cultural, social y comunitario en las localidades de Fontibón y Engativá se caracteriza por la riqueza de sus expresiones tradicionales, la diversidad poblacional y la fuerte presencia de organizaciones barriales que sostienen el tejido social. Estas localidades, ubicadas en el occidente de Bogotá y vinculadas directamente con la dinámica aeroportuaria y logística de la ciudad, han desarrollado formas de identidad que combinan prácticas culturales arraigadas con procesos de modernización urbana. A nivel social, se destacan las redes de apoyo vecinal, las juntas de acción comunal y las instancias de participación ciudadana, que permiten la construcción colectiva de soluciones a problemáticas locales. Asimismo, espacios comunitarios cumplen un papel esencial en la integración de los habitantes, en la preservación del patrimonio cultural inmaterial y en la promoción de iniciativas que fortalecen la cohesión social y la sostenibilidad de los territorios.*
>
> *El análisis cultural en las localidades de Engativá y Fontibón, permite comprender cómo se configura el tejido social y comunitario en territorios que se encuentran dentro del área de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado y que enfrentan presiones urbanas, ambientales y culturales particulares.*
>
> *En cuanto al patrimonio cultural inmaterial, estos barrios conservan expresiones tradicionales que se manifiestan en las festividades barriales, las prácticas religiosas, las redes de solidaridad vecinal y el uso de los espacios públicos como escenarios de encuentro comunitario. Dichas expresiones representan un legado que fortalece la identidad colectiva y permite a los habitantes mantener vínculos históricos y sociales pese a los cambios del entorno urbano.*
>
> *En relación a la dinámica de la presión cultural sobre los recursos naturales y el medio ambiente, se evidencia que el crecimiento urbanístico, la cercanía a corredores de movilidad y la actividad aeroportuaria han generado tensiones sobre zonas verdes y espacios de recreación comunitaria.*
>
> *(…)"*

Componente Político – Organizativo:

Frente a este componente, la AEROCIVIL enfoca su análisis en la existencia de organizaciones sociales y comunitarias dentro de los territorios, particularmente y como las reconocidas las Juntas de Acción Comunal – JAC, de este modo en lo que corresponde a las unidades territoriales que hacen parte de la UPZ 26 Las Ferias

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

y definidas como parte del área de influencia de proyecto mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, indica que los barrios La Cabaña, El Laurel, Europa y San Joaquín cuentan con representación a partir de Juntas de Acción Comunal. En lo que refiere al barrio La Reliquia, si bien en la siguiente tabla extraída del informe de caracterización socioeconómica, la AEROCIVIL reporta que este no cuenta con este tipo de organización social, se presume error de digitación, toda vez que los soportes documentales que apoyan la el informe de caracterización socioeconómica, dejan ver que la ficha barrial incluso fue diligenciada a partir de la información suministrada por el presidente de la JAC del barrio La Reliquia, entendiendo de esta manera que sí cuenta con organización social y comunitaria..

"(…)

(Ver tabla de la página 1161 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).

(…)"

Sobre la información anterior, la AEROCIVIL en los soportes anexos incluyó los siguientes archivos, los cuales están asociados a la recolección de información de carácter primario como bien se observa únicamente para las unidades territoriales que hacen parte de la UPZ 26 Las Ferias, toda vez que para la UPZ 31 Santa Cecilia, no presentó información:

(Ver imagen de la página 1161 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).

Sobre la verificación de estos soportes documentales vale la pena tener en cuenta que este ejercicio se llevó a cabo únicamente para las unidades territoriales que fueron incluidas como parte de la ampliación del área de influencia del proyecto y definidas como tal para el medio socioeconómico en el numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, siendo estas el barrio El Laurel, La Cabaña, La Europa, La Reliquia y San Joaquín.

Con la claridad anterior, se tiene que, en revisión de cada una de las carpetas incluidas para las unidades territoriales antes mencionadas, se hallaron los formatos Excel que corresponden al registro de la ficha barrial, instrumento de recolección de información que se aplicó por parte de la AEROCIVIL a representantes de las Juntas de Acción Comunal – JAC; este registro contiene información asociada a la localización del barrio, datos generales de la persona que atiende la encuesta, información demográfica de la unidad territorial, aspectos del componente espacial, acceso a medios de comunicación, datos prediales, características del mercado laboral en el barrio, tipo de empresas allí presentes, proyectos y programas a los cuales tiene acceso los habitantes, organizaciones sociales y comunitarias presentes en el territorio.

También se observa en la carpeta de cada unidad territorial, registros mediante acta de los espacios de reunión sostenidos con los líderes comunitarios y en los cuales fue diligenciado el formato de ficha barrial, así como registro que ilustra la ubicación del barrio respecto a la UPZ.

Conclusión:

De acuerdo con la información antes descrita, es de tener en cuenta que la relación de componentes que comprenden la caracterización socioeconómica de la Localidad de Engativá, específicamente para las unidades territoriales que fueron adicionadas con motivo de la ampliación del área de influencia del medio socioeconómico del proyecto, fueron desarrollados para las unidades territoriales que en la tabla de la página 1162 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026 se resaltan en negrilla:
*Así las cosas, dentro de los soportes documentales anexos por la AEROCIVIL en respuesta a este requerimiento, para la Localidad de Engativá, no fue aportada información que diera cuenta de caracterización socioeconómica para las unidades territoriales El Paseo, San Joaquín Norte, Acapulco, Urbanización Acapulco y Los Almendros II que hacen parte del **UPZ 26 Las Ferias**.*

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

*Por su parte, en lo que refiere a las unidades territoriales que hacen parte de la **UPZ 31 Santa Cecilia** y que fueron definidas dentro del área de influencia del proyecto a través del numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, siendo estas Conjunto Multifamiliar Colseguros, Sector Catastral Normandía Occidental, Multifamiliar COVIMAC, Urbanización Nueva Normandía, Bosques de Normandía, sector catastral Boyacá y Normandía IV Sector, los soportes documentales anexos en respuesta al presente requerimiento no incluyen información asociada a la caracterización socioeconómica de estos territorios*

En ese sentido, si bien la AEROCIVIL presentó el complemento de la caracterización socioeconómica frente a algunas unidades territoriales de la Localidad de Engativá, no presentó la información para otras unidades territoriales que hacen parte de las UPZ 26 Las Ferias y UPZ 31 Santa Cecilia como ya se indicó anteriormente, por lo tanto, se motiva la reiteración del requerimiento.

Localidad de Fontibón

Para el caso de las unidades territoriales que hacen parte de esta localidad, la AEROCIVIL indica en el informe de caracterización que, la recolección de información primaria fue realizada durante los meses de junio, julio y septiembre de 2025, esto aclarando que, la información que presenta la AEROCIVIL incluye barrios y sectores que no hacen parte de las unidades territoriales identificadas y definidas por la ANLA dentro del área de influencia del medio socioeconómico a través del numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 como es el caso de los barrios Ciudad Modelia y Fuente del Dorado. En ese sentido, dado que no existe una clara justificación por parte de la AEROCIVIL sobre la inclusión de tales unidades territoriales y que motivan la generación del requerimiento pertinente, la verificación de la información se realiza sobre las unidades territoriales que se establecieron como parte de la ampliación del área de influencia del proyecto en el marco de la autorización de la modificación de la licencia ambiental que para el caso de la Localidad de Fontibón corresponden a las que se relacionan en la tabla de la página 1163 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026

De esta manera, a continuación, y de manera textual se incluye la información que la AEROCIVIL presentó como complemento a la caracterización social obtenida para la modificación de la licencia ambiental, en esta ocasión específicamente para las unidades territoriales que se sumaron al área de influencia dada su ampliación:

<u>Componente Demográfico:</u>

"(…)

(Ver imagen la página 1163 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

(…)"

*A partir de los datos antes citados de manera textual, la AEROCIVIL en el informe de caracterización presentado, realiza análisis demográficos para las unidades territoriales que hacen parte del **UPZ 114 Modelia**, aclarando que, los barrios Rincón de Modelia y Ferrocaja fueron incluidos inicialmente por la AEROCIVIL en el complemento del Estudio de Impacto Ambiental – EIA y cuya información ya había sido verificada en el marco del trámite de la modificación de la licencia ambiental, no obstante, para efectos de la respuesta a este requerimiento, se tendrá en cuenta a nivel informativo. El análisis de la información comprende número de hogares por vivienda, número de hogares y viviendas, total de habitantes por cada unidad territorial y comparación entre cada una de estas determinando la que mayor población tiene, concluyendo en este aspecto que la unidad territorial que mayor población contiene corresponde a Ciudad Modelia, sin embargo, esta unidad territorial no se haya explícitamente dentro del área de influencia establecida al proyecto.*

Respecto al barrio Capellanía, el cual sí hace parte de la información aquí requerida, según la información demográfica obtenida por la AEROCIVIL, es una unidad territorial que cuenta con un bajo porcentaje de población dentro de la UPZ 114 Modelia, no obstante no es claro si la AEROCIVIL allí incluye la existencia de

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

conjuntos residenciales que dentro del trámite de la modificación de la licencia ambiental no fueron informados por la AEROCIVIL y de esta manera quedó explícito en el numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, aspecto que no aclara el titular de la licencia ambiental en el informe de caracterización socioeconómica presentado. Dada la ausencia de esta información, se genera el respectivo requerimiento.

Componente Espacial:

Para la Localidad de Fontibón la AEROCIVIL en el informe sobre caracterización socioeconómica, en lo que corresponde a este componente incluye la relación sobre la condición de accesibilidad a servicios públicos, salud, educación y vivienda, esto como elementos esenciales que contribuyen al bienestar general de la comunidad y el mejoramiento de la calidad de vida. De esta manera a continuación se cita de manera textual la matriz construida por la AEROCIVIL, a partir de la recolección de información primaria

(Ver imagen de la página 1165 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026).

Componente Económico:

En lo referente a este componente, la AEROCIVIL enfocó para este requerimiento particular, información asociada a la dinámica laboral de las unidades territoriales inmersas en la UPZ 114 Modelia, concluyendo que, en este aspecto, estos territorios se caracterizan por una dinámica de economía local, en la cual predomina la presencia de comercio a cargo de los propietarios de viviendas o de arrendatarios; para el caso específico del barrio Capellanía, indica la AEROCIVIL de acuerdo a la información primaria recolectada, la dinámica laboral tiene tendencia a la formalidad.

Componente Cultural:

A continuación, se extrae de manera textual, la descripción que la AEROCIVIL realiza respecto a este componente para las Localidades de Engativá y Fontibón:

> *"(…)*
>
> *El enfoque cultural, social y comunitario en las localidades de Fontibón y Engativá se caracteriza por la riqueza de sus expresiones tradicionales, la diversidad poblacional y la fuerte presencia de organizaciones barriales que sostienen el tejido social. Estas localidades, ubicadas en el occidente de Bogotá y vinculadas directamente con la dinámica aeroportuaria y logística de la ciudad, han desarrollado formas de identidad que combinan prácticas culturales arraigadas con procesos de modernización urbana. A nivel social, se destacan las redes de apoyo vecinal, las juntas de acción comunal y las instancias de participación ciudadana, que permiten la construcción colectiva de soluciones a problemáticas locales. Asimismo, espacios comunitarios cumplen un papel esencial en la integración de los habitantes, en la preservación del patrimonio cultural inmaterial y en la promoción de iniciativas que fortalecen la cohesión social y la sostenibilidad de los territorios.*
>
> *El análisis cultural en las localidades de Engativá y Fontibón, permite comprender cómo se configura el tejido social y comunitario en territorios que se encuentran dentro del área de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado y que enfrentan presiones urbanas, ambientales y culturales particulares.*
>
> *En cuanto al patrimonio cultural inmaterial, estos barrios conservan expresiones tradicionales que se manifiestan en las festividades barriales, las prácticas religiosas, las redes de solidaridad vecinal y el uso de los espacios públicos como escenarios de encuentro comunitario. Dichas expresiones representan un legado que fortalece la identidad colectiva y permite a los habitantes mantener vínculos históricos y sociales pese a los cambios del entorno urbano.*

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

En relación a la dinámica de la presión cultural sobre los recursos naturales y el medio ambiente, se evidencia que el crecimiento urbanístico, la cercanía a corredores de movilidad y la actividad aeroportuaria han generado tensiones sobre zonas verdes y espacios de recreación comunitaria.

(…)"

Componente Político – Organizativo:

Frente a este componente, la AEROCIVIL enfoca su análisis en la existencia de organizaciones sociales y comunitarias dentro de los territorios, reconocidas como Juntas de Acción Comunal – JAC, de este modo en lo que corresponde a las unidades territoriales que hacen parte de la UPZ 114 Modelia y definidas como parte del área de influencia de proyecto mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, indica que los barrios Rincón de Modelia y Capellanía, así como el sector catastral Ferrocaja cuentan con representación a partir de Juntas de Acción Comunal.

"(…)

(Ver tabla de la página 1166 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

(…)"

Sobre la información anterior, la AEROCIVIL en los soportes anexos incluyó los siguientes archivos, los cuales están asociados a la recolección de información de carácter primario como bien se observa únicamente para las unidades territoriales que hacen parte de la UPZ 114 Modelia, toda vez que para la UPZ 115 Capellanía, no presentó información:

(Ver imagen de la página 1167 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026

Sobre la verificación de estos soportes documentales vale la pena tener en cuenta que este ejercicio se llevó a cabo únicamente para las unidades territoriales que fueron incluidas como parte de la ampliación del área de influencia del proyecto y definidas como tal para el medio socioeconómico en el numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, siendo estas el barrio Capellanía, Ferrocaja y Rincón de Modelia.

Con la claridad anterior, al igual que para la Localidad de Engativá, en las carpetas incluidas para las unidades territoriales antes mencionadas, se hallaron los formatos Excel que corresponden al registro de la ficha barrial con el mismo contenido de base descrito para la Localidad de Engativá, así como se hallaron los registros mediante acta de los espacios de reunión sostenidos con los líderes comunitarios y en los cuales fue diligenciada la ficha barrial, así como registro que ilustra la ubicación del barrio o sector respecto a la UPZ.

Conclusión:

De acuerdo con la información antes descrita, es de tener en cuenta que la relación de componentes que comprenden la caracterización socioeconómica de la Localidad de Fontibón, específicamente para las unidades territoriales que fueron adicionadas con motivo de la ampliación del área de influencia del medio socioeconómico del proyecto, fueron desarrollados para las unidades territoriales que en la tabla de la página 1167 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026 se resaltan en negrilla

Así las cosas, dentro de los soportes documentales anexos por la AEROCIVIL en respuesta a este requerimiento, para la Localidad de Fontibón, no fue aportada información que diera cuenta de caracterización socioeconómica para las unidades territoriales Modelia Occidental (sector de conjuntos residenciales), Modelia y Camavieja que hacen parte del ***UPZ 114 Modelia****.*

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
*Por su parte, en lo que refiere a las unidades territoriales que hacen parte de la **UPZ 115 Capellanía** y que fueron definidas dentro del área de influencia del proyecto a través del numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, siendo estas Altos de San Sebastián y Bellavista Los Pantanos, los soportes documentales anexos en respuesta al presente requerimiento no incluyen información asociada a la caracterización socioeconómica de estos territorios.* *En ese sentido, si bien la AEROCIVIL presentó el complemento de la caracterización socioeconómica frente al barrio Capellanía, no presentó la información para otras unidades territoriales que hacen parte de las UPZ 114 Modelia y UPZ 115 Capellanía como ya se indicó anteriormente, por lo tanto, se motiva la reiteración del requerimiento.* *Conforme la descripción de información anteriormente y si bien fue presentada información en atención a este requerimiento por parte de la AEROCIVIL, también se identificó la ausencia de información relevante que no permite hacer un análisis completo de lo solicitado tal como se indicó para las Localidades de Engativá y Fontibón, considerando así el incumplimiento del presente requerimiento y motivando su reiteración en el sentido de que la AEROCIVIL debe presentar la información complementaria de la caracterización socioeconómica de las unidades territoriales adicionadas por ampliación del área de influencia socioeconómica del proyecto que se listan en la página 1168 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026* *Así mismo, debe presentar la caracterización completa por componentes de la UPZ 26 Las Ferias para las unidades territoriales incluidas en la anterior tabla e información del componente político organizativo de las unidades territoriales menores que se incluyen de las localidades de Fontibón y Engativá antes listadas.*		
***Requerimiento 87**: Presentar la siguiente información:* *1. Los soportes documentales que den cuenta de la aplicación de evaluaciones en las actividades de educación y sensibilización que fueron desarrolladas por la AEROCIVIL con diferentes grupos poblacionales del área de influencia del proyecto, incluidas las 36 personas pendientes de registro de evaluación que participaron en la actividad de educación efectuada con el Comité Comunitario Aeroportuario – CCA el día 14 de abril de 2023, reportadas en los ICA 17 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2023) y 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023) en cumplimiento de las medidas "Actividades de Educación" y "Actividades de Sensibilización".* *Lo anterior, en cumplimiento de la de la Ficha de manejo PMA-PGS 01 Sensibilización y Educación, artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y requerimiento 69 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Requerimiento 69 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis de Cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025 brinda respuesta parcial a los requerimientos establecidos por esta Autoridad a través del acta 509 del 12 de agosto de 2025, es así como respecto a este requerimiento indica lo siguiente: *"(…) **Respuesta:** Dado que la participación en estas encuestas es de carácter voluntario, en esta ocasión fueron diligenciadas únicamente por 33 líderes. Es importante señalar que, aunque el número de respuestas pueda parecer limitado, quienes participaron fueron personas que durante la reunión se escogieron para diligenciar el formato teniendo en cuenta las opiniones de los participantes lo que otorga a los resultados un valor significativo en términos de representatividad y pertinencia. Así mismo es importante resaltar que las comunidades han manifestado durante diversas reuniones, incluida esta, que no diligencian información o datos ya que creen que es la aceptación de algunos criterios técnicos de la licencia, esto ha significado un reto en el escenario de participación ciudadana siendo el dato registrado significativo por parte del equipo social.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

De esta manera, solicitamos amablemente a la autoridad ambiental que se tenga en cuenta la argumentación presentada en este requerimiento ya que la información que se evaluó en seguimiento anteriores presentada la necesidad del cumplimiento del 100% de los participantes, acción que no depende de la Aeronáutica civil sino de la comunidad, en este sentido, como se presenta anteriormente, no es posible que todos participen teniendo en cuenta su postura frente al diligenciamiento de información que contenga sus nombres propios. Los soportes de aplicación de dichas encuestas se encuentran en el anexo ***REQ. 87.1*** *(…)"*

Respecto a la información anterior, en verificación del anexo citado por la AEROCIVIL se hallan las 33 encuestas diligenciadas por participantes en el espacio de educación efectuado con el Comité Comunitario Aeroportuario – CCA el día 14 de abril de 2023, las cuales, si bien fueron verificadas por la ANLA en seguimiento realizado al expediente LAM0209 en el año 2024 acogido por Acta 550 del 5 de agosto de 2024, para esta ocasión se acompañan de un informe de resultado de encuestas incluido por la AEROCIVIL para efectos de la respuesta a este requerimiento y que permite entender la razón de haber aplicado el instrumento de evaluación a 33 personas, aun cuando en el espacio participativo se contó con la asistencia de 69 personas, siendo esta la escogencia de personas que participaran en la evaluación, interpretando esto como la escogencia de una muestra representativa del grupo que asistió a la actividad, así como la negativa de algunos participantes a diligenciar el instrumento tipo encuesta. Así mismo, el informe permite tener claridad frente a la fecha en la cual fue realizada la actividad y el objetivo de la aplicación de la evaluación.

Con lo anterior, la AEROCIVIL brinda respuesta a la parte de este requerimiento que hace referencia a la aplicación de evaluaciones en el espacio de participación específico con el Comité Comunitario Aeroportuario – CCA y que fue reportado en el ICA 17 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2023) en atención a la medida "Actividades de Educación".

Ahora bien, este requerimiento además de hacer referencia a la aplicación de evaluaciones durante el espacio específico del 14 de abril de 2023 también hace referencia a la aplicación de evaluaciones en los demás espacios sostenidos con diferentes grupos poblaciones en cumplimiento de las medidas "Actividades de Educación" y "Actividades de Sensibilización" durante el periodo de los ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2018) e ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023) y que se citan de manera textual a continuación según registro en Concepto Técnico 5694 del 5 de agosto de 2024 acogido por el Acta 550 de la misma fecha y en el cual se motivó el origen del presente requerimiento:

Actividades de Educación

ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2018)

"(…) Con relación a la implementación de esta medida según el reporte realizado por la AEROCIVIL a través de los formatos ICA 1a anexo a los ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2023), se tiene lo siguiente:

ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023)

"(…)

Para el periodo de reporte se realizaron las siguientes actividades enfocadas a la educación.

Aula Ambiental

1. Para los meses de abril y junio, la Entidad es invitada a participar en el programa Aula Ambiental, de la alcaldía Local de Engativá, en los institutos educativos, Técnico Industrial Centro Don Bosco y el Colegio Cristiano Psicopedagógico Sinaí del barrio Floridablanca en la Localidad de Engativá. Allí se

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

llevó a cabo la socialización del proyecto Centro de Monitoreo Aero Ambiental CMAA del Aeropuerto El Dorado, por medio de actividades lúdicas, donde se relacionó las medidas de manejo y la operación del Aeropuerto El Dorado, con la participación aproximadamente 400 estudiantes de los grados 6° a 11º.

Bici recorrido Humedal Jaboque

2. Participación en el Bici recorrido del Humedal El Jaboque de la localidad de Engativá, el día 3 de junio, como punto de Hidratación, donde se proyectó el funcionamiento del CMAA, en esta actividad participaron alrededor de 50 personas, entre niños y adultos de las comunidades de Engativá.

Manejo integrado de plagas del Aeropuerto El Dorado

3. Para el 16 y 20 de junio las profesionales sociales del Centro de Monitoreo Aero Ambiental del Aeropuerto El Dorado, realizaron el acompañamiento al Consorcio Kappa quien adelanta el programa de manejo de vectores dentro del Aeropuerto El Dorado con incidencia en los barrios aledaños, esta información se difundió en los barrios Villa Gladys de la localidad de Engativá y los barrios Las Brisas, Selva Dorada, Los Cámbulos y el Refugio de la localidad de Fontibón, donde se realizó una charla informativa, se entregaron volantes con esta información a los líderes comunales para que estos a su vez la difundan entre sus comunidades.

Ver Anexo 5. Gestión Social/ INFORME SOCIAL SEMESTRAL I_2023 / CAP 4. ACTIVIDADES DESARROLLADAS Y/O EN CURSO/ 4.2. Avances en el área de influencia para el primer semestre 2023/ 4.2.1. PGS-1 Sensibilización y Educación/ 4.2.1.1. Actividad 1. Encuentros Educativos. EVIDENCIAS. Carpeta PGS_1_Abril/ 210423_ACT_AULA_AMBI_ENG
Junio/ 090623_ACT_AULA_AMBI_ENG
Junio/ 030623_ACT_BIC_HUM_ENG
Junio/ 160623_ACT_PRO_PLA_FON
200623_ACT_PRO_PLA_ENG

(…)"

Sobre lo anterior, se verifican los anexos citados por la AEROCIVIL, en donde se encuentra el informe de gestión social semestral y allí se hace mención de las actividades efectuadas por la AEROCIVIL en cumplimiento de esta obligación, contando así con la ejecución de las siguientes, no sin antes aclarar que tal como lo menciona la medida, el Comité Comunitario Aeroportuario – CCA se conformó en el 2016, con los miembros de algunas JAC de AI y comunidad en general, lo cual fue confirmado por los asistentes y participantes del CCA en reunión realizada el día 15 de abril de 2024 liderada por la ANLA en el marco de la visita seguimiento ambiental realizada al proyecto:

(Ver tabla de las páginas 1172 y 1173 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

Sobre lo anterior, es evidente que la AEROCIVIL ejecutó más de una actividad semestral durante el periodo 1 de enero al 30 de junio de 2023 con instituciones, líderes comunitarios y comunidad en general del área de influencia del proyecto en lo que corresponde a las Localidades de Engativá y Fontibón y Municipio de Funza.

(…)"

<u>ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2018)</u>

"(…)

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

Sobre lo anterior, se verifican los anexos citados por la AEROCIVIL, en donde se encuentra el informe de gestión social semestral y allí se hace mención de las actividades efectuadas por la AEROCIVIL en cumplimiento de esta obligación, en esta ocasión dirigidas a los grupos socioambientales creados según la actividad siendo estos grupos terrarios, corte de botellas de vidrio y velas artesanales, contando así con la ejecución de las siguientes, aclarando previamente que para el periodo del ICA 18 ante la negativa por parte de la comunidad, autoridades y organizaciones del área de influencia de Funza para participar en el CCA, la AEROCIVIL decide programar el desarrollo de actividades de educación con líderes comunitarios y grupos poblacionales específicos y de esta manera atender lo establecido en esta medida, Ahora, es de tener en cuenta que, en espacio de participación concertado el día 17 de abril de 2024 con líderes comunitarios, miembros del comité de seguimiento aeroportuario de Funza y alcaldía y personería de ese municipio, en el marco de la visita de seguimiento ambiental realizada al proyecto entre el 15 y 17 de abril de 2024, algunos de los asistentes manifestaron su interés de hacer parte del CCA, por lo cual se espera que la AEROCIVIL lleve a cabo el desarrollo de las actividades de educación con el CCA incluyendo participantes del área de influencia del municipio de Funza:

(Ver tabla de las páginas 1173 a 1179 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

Actividades de Sensibilización

ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2018)

"(…)

En lo referente al cumplimiento de esta medida, según el reporte realizado por la AEROCIVIL a través de los formatos ICA 1a anexo a los ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2023), se tiene lo siguiente:

ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023)

"(…)

Para el periodo de reporte se realizaron las siguientes actividades enfocadas a la sensibilización de la comunidad aledaña al Aeropuerto Internacional El Dorado.

Visita Instalaciones del Aeropuerto El Dorado
1. El 7 de junio se llevó a cabo la primera visita del año 2023 a las instalaciones del Aeropuerto Internacional El Dorado con comunidad del barrio Villas El Dorado Norte de la localidad de Engativá, logrando el acercamiento a la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR) así como la Estación de Clasificación y Aprovechamiento de Residuos (ECAR). En estas dos estaciones los asistentes recibieron, por parte del Operador Interaseo SAS ESP, explicaciones de todo el proceso y funcionamiento que se le da en los dos casos, tanto al agua como a las basuras que emite el Aeropuerto: Locales comerciales, espacios públicos, aeronaves y demás; para complementar el recorrido se recibió una explicación del espacio Recinto Prueba de Motores, espacio construido en el año 2020 como una de las medidas de mitigación del ruido ocasionado en el mantenimiento de las aeronaves en tierra.

Recuperación del Vidrio en la creación de Terrarios
2. Para lograr abarcar al mayor número de comunidades del AI, se efectuó una capacitación al equipo social del CMAA sobre Recuperación del Vidrio-Terrarios, aplicando el mismo taller diseñado para la comunidad. Se reforzó, los contenidos teóricos que se pretenden compartir con las comunidades, para poder llevar, de esta manera, un mensaje ambiental unificado.

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

3. Con el fin de fortalecer las características socio ambientales de las comunidades del Área de Influencia del Aeropuerto El Dorado, en el mes de junio se inició el ciclo de talleres de "Recuperación del Vidrio en la creación de Terrarios", con la finalidad de desarrollar un micro ecosistema en el que se busca promover el sentido de la reutilización del material y la recreación de fenómenos ambientales que permiten la auto sustentabilidad. Este ciclo se dio inicio con la comunidad del Barrio Villas El Dorado Norte, los días 27 y 28 de junio, se contó con la participación de 15 residentes del barrio, en cada jornada

Ver Anexo 5. Gestión Social/ INFORME SOCIAL SEMESTRAL I_2023 / CAP 5. ACTIVIDADES DESARROLLADAS Y/O EN CURSO/ 4.2. Avances en el área de influencia para el primer semestre 2023/ 5.2.1. PGS-1 Sensibilización y Educación/5.2.1.2. Actividad 2. Encuentros de sensibilización. EVIDENCIAS. Carpeta PGS_2 junio/ 070623_ACT_VIS_AER_ENGJunio/ 230623_ACT_CAP_EQUI_SOCJunio/ ACT_TALL_TER_ENG

(…)"

Sobre lo anterior, en verificación de los anexos documentales incluidos en el ICA 17 se tiene el desarrollo de las siguientes actividades de sensibilización dirigidas a la comunidad del área de influencia del proyecto por parte de AEROCIVIL en cumplimiento de esta medida:

(Ver tabla de las páginas 1180 y 1181 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

Sobre lo anterior, es evidente que la AEROCIVIL ejecutó más de una actividad semestral durante el periodo 1 de enero al 30 de junio de 2023 con instituciones, líderes comunitarios y comunidad en general del área de influencia del proyecto.

(…)"

ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2018)

"(…)

"(…)

Para el periodo de reporte se realizaron las siguientes actividades enfocadas a la sensibilización de la comunidad aledaña al Aeropuerto Internacional El Dorado:

• Curso Brigadista de Emergencia Localidades de Fontibón y Engativá:

Estas capacitaciones se focalizaron en el Entrenamiento en Gestión del Riesgo de Desastres a las comunidades cercanas a la terminal aérea, donde las Brigadas de Emergencia y los grupos de primera respuesta pueden desarrollar habilidades para enfrentar una situación de emergencia.

211123_ACT_CUR_BRI_EME_ [Acta Curso Brigadistas de emergencia].
301123_EVI_ENT_CER_CUR_BRI_EME_ [Evidencia Acta Curso Brigadistas De Emergencia]

• Visita Museo Aeroespacial

Con el propósito de impactar varias comunidades del Área de Influencia se establecen diferentes alternativas que permitan que las personas se familiaricen con temas ambientales y/o aeronáuticos; para este fin se llevó a cabo articulación con la fuerza Aeroespacial Colombiana que permitió espacios para que las comunidades del Área de Influencia, en este caso Engativá y Fontibón conocieran el Museo Aeroespacial.

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
250823_ACT_VIS_MUS_AER_ENG [Acta visita Museo Aeroespacial de la Fuerza Aérea Colombiana, Engativá] *241123_ACT_ASIS_VIS_MUS_FAC_FON [Acta de asistencia visita museo Aéreo espacial de la FAC-Fontibón].* ***• Visita Aeropuerto El Dorado*** *Para el mes de septiembre se realiza la Articulación con el concesionario OPAIN administrador del Aeropuerto Internacional El Dorado, lo que permitió que niños, niñas y adolescentes de la Fundación La Luz de Mi vida del barrio La Zelfita de localidad de Fontibón, hicieran la visita pedagógica al Aeropuerto Internacional El Dorado.* *270923_ACT_VIS_AER_DOR_FON [Acta visita Aeropuerto Internacional El Dorado localidad Fontibón]* *(…)"* *Sobre lo anterior, se verifican los soportes documentales anexos que demuestran el desarrollo de las actividades de sensibilización indicadas por la AEROCIVIL, encontrando lo siguiente:* *(Ver tabla de la página 1182 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *Sobre lo anterior, se tiene que la AEROCIVIL soporta mediante anexos documentales la ejecución de actividades de sensibilización dirigidas a diferentes grupos poblacionales que hacen parte del área de influencia del proyecto.* *(…)"* *Dado lo anterior, teniendo en cuenta que, la AEROCIVIL en atención a este requerimiento sólo tuvo en cuenta la aclaración sobre los registros de evaluación de la actividad de educación llevada a cabo con el Comité Comunitario Aeroportuario – CCA el día 14 de abril de 2023, más no aportó los soportes de evaluación sobre las demás actividades de educación y sensibilización que desarrollo con diferentes grupos de valor durante el periodo de los ICA 17 y 18 como ya se ilustró, <u>se considera el incumplimiento de este requerimiento</u> debido a que no es posible determinar cumplimientos parciales, por lo tanto, la AEROCIVIL debe presentar los soportes documentales que demuestren haber aplicado metodologías de evaluación en las demás actividades de educación y sensibilización diferentes a la efectuada el 14 de abril de 2023 con el CCA, ejecutadas durante el primer y segundo semestre de 2023.*		
*3. El diligenciamiento del indicador de cumplimiento: No de asistentes a la reunión *100/No de comunidad invitada; asociado a las medidas "Actividades de Educación" y "Actividades de Sensibilización" correspondiente al periodo del ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023).* *Lo anterior, en cumplimiento de la de la Ficha de manejo PMA-PGS 01 Sensibilización y Educación, artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y requerimiento 69 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Requerimiento 69 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025 brinda respuesta parcial a los requerimientos establecidos por esta Autoridad a través del acta 509 del 12 de agosto de 2025, es así como respecto a este requerimiento indica lo siguiente:		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
"(…) ***Respuesta:*** *Teniendo en cuenta la meta establecida para dicho indicador, durante el periodo del ICA 17 se realizaron distintas actividades (Bicirecorrido humedal Jaboque, Socialización manejo integrado de plagas en Fontibón y Engativá, Taller terrarios, Visita a las instalaciones del aeropuerto – Engativá) con el fin de presentar socializaciones en relación con el manejo de plagas y recursos naturales a los líderes comunitarios, los cuales son actores vinculados al proyecto.* *Para el cálculo del indicador solicitado se relacionan las actas de actividades ejecutadas en este periodo con la cantidad de participantes de cada una, así como la fecha de ejecución, lo cual es necesario para realizar la suma de participantes y conocer el número de asistentes a las reuniones sobre el número de comunidad invitada.* *El cálculo de dicho indicador, así como los soportes de respaldo se presenta en el anexo* ***REQ.87.3.*** *(…)"* *En verificación del anexo referido por la AEROCIVIL se halla un archivo excel el cual contiene la información sobre las actividades de sensibilización que desarrolló la AEROCIVIL durante el primer semestre del año 2023 (ICA 17), las fechas de su ejecución y la cantidad de participantes a cada una. Este mismo archivo, incluye el cálculo del indicador de cumplimiento para las actividades de sensibilización mencionadas, mostrando este un cumplimiento del 100%, tal como se observa en la imagen de la página 1184 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *La AEROCIVIL sobre el indicador antes ilustrado, en los anexos presentados en respuesta a este requerimiento incluye los soportes documentales que justifican el cálculo del indicador, correspondiendo estos a las actas que registran las actividades de sensibilización ejecutadas durante el primer semestre del año 2023.* *No obstante lo anterior, la AEROCIVIL no incluye como parte de la respuesta a este requerimiento, el diligenciamiento del indicador asociado a las actividades de educación que fueron efectuadas por la AEROCIVIL durante el periodo del ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023), razón por la cual se considera su incumplimiento, dado que no es posible confirmar cumplimientos parciales y motivando esto su reiteración en el sentido de que la AEROCIVIL debe presentar el diligenciamiento del indicador No de asistentes a la reunión *100/No de comunidad invitada, correspondiente a las actividades de educación que fueron ejecutadas durante el ICA 17.*		
Requerimiento 89*: Presentar los siguientes soportes documentales:* *1. Actualización de la base de datos de PQRSD en el sentido de incluir la siguiente información correspondiente al ICA 17 periodo 1 de enero al 30 de junio de 2023:* *a. Temática o asunto de cada una de las PQRS reportadas* *b. Incluir PQRSD presentada de manera verbal por parte de líder comunitaria del sector Km 2 de la vereda Cacique en el municipio de Funza ante la AEROCIVIL, el día 20 de junio de 2023 y remitir a esta Autoridad los respectivos soportes de atención y respuesta registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros).* *c. Incluir las siguientes PQRS trasladadas por la ANLA a la AEROCIVIL durante el periodo comprendido entre el 1 de enero al 30 de junio de 2023 y de las cuales se deben presentar los soportes documentales que den cuenta de su atención y respuesta (recepción de petición, registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros):*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
(Ver tabla de las páginas 1192 y 1193 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026) *2. Soportes documentales de atención y respuesta (recepción de petición, registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros) de las 164 PQRS reportadas por la AEROCIVIL en el ICA 17 periodo 1 de enero al 30 de junio de 2023.* *3. Actualización de la base de datos de PQRSD presentada por la AEROCIVIL en el ICA 18 periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2023, en el sentido de:* *a. Incluir las solicitudes de los siguientes peticionarios:* *i. Señor Roberto Quintero (líder comunitario del barrio Marandú en la localidad de Engativá), petición registrada en acta de reunión del 18 de julio de 2023* *ii. Señor Jairo Espinosa (líder del “Comité Municipal para el estudio de los impactos generados por el funcionamiento del Aeropuerto Internacional El Dorado en el municipio de Funza Cundinamarca”) peticiones registradas en acta de reunión del 25 de noviembre de 2023* *iii. Señor Carlos Carvajal petición registrada bajo el radicado de la AEROCIVIL 2023190010058610 del 10 de agosto de 2023.* *De lo anterior, la AEROCIVIL debe presentar los soportes documentales (actas de reunión, registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros) que den cuenta de la atención efectuada a las peticiones.* *b. Incluir las siguientes PQRS trasladadas por la ANLA a la AEROCIVIL durante el periodo comprendido entre el 1 de julio al 31 de diciembre de 2023 y de las cuales se deben presentar los soportes documentales que den cuenta de su atención y gestión (recepción de petición, registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros):* *(Ver tabla de las páginas 1193 y 1194 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *4. Presentar soportes documentales de atención y gestión (recepción de petición, registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros) de las siguientes PQRSD reportadas por la AEROCIVIL en el ICA 18 periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2023:* *(Ver tabla de la página 1194 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *5. Presentar el diligenciamiento y análisis del indicador de efectividad y cumplimiento A= Número de PQRS de las comunidades atendidas semestral/ Número de PQRS de la comunidad recepcionadas semestral *100 según la implementación que se haya dado de las acciones correspondientes para el periodo del ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2023.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Lo anterior, en cumplimiento del artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, la medida de manejo "Sistematización y Análisis de PQRS" incluida en la Ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación y numerales 1, 2, 3, 4 y 5 del requerimiento 71 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.		

Reiteraciones

- *Numerales 1, 2, 3, 4 y 5 del requerimiento 71 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*

Análisis del cumplimiento

La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento no se halló en las comunicaciones antes listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación, tal como se indica a continuación:

Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025

En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 89 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025

En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 89 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 88 numeral 5 pasa a la respuesta del requerimiento 90 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente, como se observa en la imagen de la página 1196 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026

Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025.

Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa "Implementación de obras menores y de infraestructura", más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.

Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025

En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 89 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 70 pasa a la respuesta del requerimiento 91 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente.

Sobre lo anterior, en el requerimiento 71 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito.

Ahora bien, en verificación de la información que reposa en el Sistema de Información de Licencias Ambientales (SILA) sobre el expediente LAM0209, se halló la comunicación con radicado ANLA 20236200951292 del 5 de diciembre de 2023 mediante la cual la AEROCIVIL remitió copia de la respuesta a la PQRSD presentada por el señor Israel Rodríguez, listada en el numeral 4 del presente requerimiento

(Ver tabla de la página 1197 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Por lo cual la ANLA procedió a verificar su contenido, confirmando que en efecto la AEROCIVIL brindó respuesta a la petición de acuerdo con las condiciones del proyecto para el año 2023, no obstante, debido a que no procede el cumplimiento parcial de los requerimientos, el numeral 4 del requerimiento 89 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, se reitera en el sentido de presentar soportes documentales de atención y gestión de las siguientes PQRSD reportadas por la AEROCIVIL en el ICA 18 periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2023 *(Ver tabla de la página 1197 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *De acuerdo con lo descrito anteriormente, al no contar con los soportes documentales que den cuenta de la atención a cada numeral que compone este requerimiento, se considera su incumplimiento y por ende su reiteración.*		
***Requerimiento 94**: Presentar soportes documentales de atención y gestión de las siguientes PQRSD que fueron recepcionadas por la ANLA durante el periodo 19 de mayo al 31 de agosto de 2023 y trasladadas a la AEROCIVIL:* *(Ver tabla de las páginas 1207 y 1208 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación, numeral 6 del requerimiento 63 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y numeral 6 del requerimiento 38 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Numeral 6 del requerimiento 63 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023* • *Numeral 6 del requerimiento 38 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
Respecto a esta obligación, en primer lugar, es relevante extraer lo consignado en el Concepto Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025 acogido por Acta 509 del 12 de agosto de 2025, así: *"(…) Es así como, en la apertura de cada uno de los archivos y carpetas antes listados, se observan soportes de respuesta a cada una de las PQRS, documentos que cuentan con evidencia de su remisión o entrega a cada uno d ellos peticionarios, PQRS que son atendidas por la AEROCIVIL con argumentos basados en los datos arrojados por la red de monitoreo de ruido de su propiedad, toda vez que las PQRS reportan en su totalidad presuntas afectaciones por altos niveles de ruido. Ahora, en los archivos anexos, no se hallan los soportes de atención a las PQRS de los señores Jaime Buenaño, Gloria Estella Mora, José Ignacio Mora y Daniel Stiven Garay.* *No obstante, en verificación de la información que reposa en el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA de la ANLA, se tiene que la copia de la atención brindada a la petición del señor José Ignacio Mora fue remitida por la AEROCIVIL a esta Autoridad mediante comunicación con radicado ANLA 20236200888112 del 21 de noviembre de 2023, lo que no ocurre con los peticionarios Jaime Buenaño, Gloria Estella Mora y Daniel Stiven Garay, por lo cual se considera el incumplimiento a este requerimiento y se genera su reiteración en el sentido de aportar las evidencias documentales de atención a las peticiones de los señores Jaime Buenaño, Gloria Estella Mora y Daniel Stiven Garay citados en las casillas No 1, 2 y 10 de la tabla que compone este requerimiento.* *"(…) Cursiva y subrayado fuera del texto original.* *Ahora bien, la AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento no se halló en las comunicaciones antes*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación, tal como se indica a continuación: ***Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 94 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 94 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025*** *Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa "Implementación de obras menores y de infraestructura", más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 94 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 93 pasa a la respuesta del requerimiento 95 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente.* *Sobre lo anterior, en el requerimiento 71 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito.* *Por otra parte, la ANLA procedió a verificar la información que reposa en el Sistema de Información de Licencias Ambientales SILA, así como en el aplicativo AMBIENSQ de la AEROCIVIL, observando que a la fecha el titular de la Licencia Ambiental no ha presentado, ni incluido los soportes de atención y respuestas a las PQRSD de los señores Jaime Buenaño, Gloria Estella Mora y Daniel Stiven Garay.* *Así las cosas, se reitera el requerimiento a la AEROCIVIL, en el sentido de presentar soportes documentales de atención y gestión de las PQRSD que se relacionan en la tabla de la página 1209 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026 que fueron recepcionadas por la ANLA durante el periodo 19 de mayo al 31 de agosto de 2023 y trasladadas a la AEROCIVIL*		
***Requerimiento 98**: Presentar soportes documentales del desarrollo de las actividades de sensibilización, información y divulgación, estrategias informativas virtuales, presenciales, documentales, entre otras, acerca de la actualización de los procedimientos aéreos y trayectorias a partir del 18 de mayo de 2023, tanto a la comunidad del área de influencia del proyecto, como a aquellas comunidades localizadas fuera de esta que pueden ser objeto de impactos asociados a ruido aeronáutico motivado por los cambios en procedimientos PBN y trayectorias.* *Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 2.1 del numeral 2 del artículo tercero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y requerimiento 51 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Requerimiento 51 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*		
Análisis del cumplimiento		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento no se halló en las comunicaciones antes listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación, tal como se indica a continuación: ***Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 98 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 98 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que la última respuesta que contiene este documento corresponde al requerimiento 90.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025.*** *Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa "Implementación de obras menores y de infraestructura", más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 98 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 97 pasa a la respuesta del requerimiento 166 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos según la numeración en orden ascendente como se observa a continuación en la imagen de la página 1222 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026* *Sobre lo anterior, en el requerimiento 71 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito.* *Ahora, teniendo en cuenta que, en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a, no fue posible verificar información que sobre este requerimiento pudiera haber indicado allí.* *Así las cosas, dado que, la AEROCIVIL no presentó información en atención a este requerimiento, se confirma su incumplimiento y se hace la reiteración correspondiente.*		
***Requerimiento 99**: Presentar los soportes documentales de ejecución, entiéndase actas de reunión, registros de asistencia, de entrega de información física, fotográficos, fílmicos, publicaciones, boletines, links de acceso y otros, de las actividades mencionadas en el subnumeral 2.1 del numeral 2 del artículo tercero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023.* *Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 2.2 del numeral 2 del artículo tercero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y requerimiento 52 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Requerimiento 52 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024*		
Análisis del cumplimiento		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento no se halló en las comunicaciones antes listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación, tal como se indica a continuación: ***Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 99 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 99 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que la última respuesta que contiene este documento corresponde al requerimiento 90 como se observa en la imagen incluida en las consideraciones del requerimiento 98 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025*** *Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa "Implementación de obras menores y de infraestructura", más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 99 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 97 pasa a la respuesta del requerimiento 166 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos como se observa en la imagen incluida en las consideraciones del requerimiento 98 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *Sobre lo anterior, en el requerimiento 71 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito.* *Ahora, teniendo en cuenta que, en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a, no fue posible verificar información que sobre este requerimiento pudiera haber indicado allí.* *Así las cosas, dado que, la AEROCIVIL no presentó información en atención a este requerimiento, se confirma su incumplimiento y se hace la reiteración correspondiente.*		
***Requerimiento 100**: Ajustar la metodología de medición y los análisis de información al objetivo del estudio de producción lechera y a la especie observada de tal manera que permita obtener resultados concluyentes.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha PMA-04-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en zona rural del municipio de Funza, requerimiento 52 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022 y requerimiento 53 el Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Requerimiento 52 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022* • *Requerimiento 53 el Acta 550 del 5 de agosto de 2024.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento no se halló en las comunicaciones antes listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación, tal como se indica a continuación: ***Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 100 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 100 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que la última respuesta que contiene este documento corresponde al requerimiento 90 como se observa en la imagen incluida en las consideraciones del requerimiento 98 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025*** *Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa "Implementación de obras menores y de infraestructura", más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 100 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 97 pasa a la respuesta del requerimiento 166 y de manera consecutiva se incluye información sobre otros requerimientos como se observa en la imagen incluida en las consideraciones del requerimiento 98 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *Sobre lo anterior, en el requerimiento 71 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito.* *Ahora, teniendo en cuenta que, en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a, no fue posible verificar información que sobre este requerimiento pudiera haber indicado allí.* *Así las cosas, dado que, la AEROCIVIL no presentó información en atención a este requerimiento, se confirma su incumplimiento y se hace la reiteración correspondiente.*		
***Requerimiento 111**: Presentar la siguiente información:* *1. Soportes documentales que permitan evidenciar el manejo y disposición final de los residuos orgánicos generados por los siguientes tenedores de espacio: CATAM, División de Asalto Aéreo Ejercito nacional Brigada 32 y Policía Nacional Dirección Antinarcóticos, correspondiente al periodo del ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024).* *2. Soportes documentales que permitan evidenciar el manejo y disposición final de los residuos de material vegetal generados por los siguientes tenedores de espacio:*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
a. Policía Nacional Dirección Antinarcóticos, Edificio CEA, CNA, y SATENA, correspondiente al ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024). *b. CATAM, División de Asalto Aéreo Ejercito nacional Brigada 32, Armada Nacional para los ICA 19 e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).* *3. Soportes documentales que permitan evidenciar el manejo y disposición final de los residuos peligrosos generados por los siguientes tenedores de espacio:* *a. Armada Nacional, para el informe ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024).* *b. División de Asalto Aéreo Ejercito nacional Brigada 32 para el periodo del ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).* *4. Soportes del registro de generadores de residuos o desechos peligrosos, en el aplicativo del IDEAM, para los tenedores de espacio: División de Asalto Aéreo Ejercito nacional Brigada 32 y Armada Nacional, correspondiente al periodo de reporte: 1 enero a 31 diciembre de 2023.* *5. Soportes documentales de cumplimiento de la medida 5 "Gestión Integral Almacén De La Aeronáutica Civil" (recibo, almacenamiento y disposición final de residuos dados de baja) correspondiente a los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).* *6. Soportes documentales de la implementación de acciones de etiquetado, señalización, movilización interna y almacenamiento de residuos peligrosos para el tenedor de espacio Armada Nacional, conforme lo evidenciado durante los días 9, 10 y 11 de abril de 2025.* *7. Los indicadores: RG=Cantidad de residuos segregados (Kg/semana) y RA=Cantidad de residuos aprovechados (Kg/semana) para los periodos de los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos y artículo sexto de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021.*		
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, para el periodo de seguimiento esto es del 15 de abril de 2025 a 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL, radica a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y Requerimiento 133 numeral 2 y 3).* - *Radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta No 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
- *Radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)* *De acuerdo con los anteriores radicados presentados por la AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el requerimiento 111 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.*		
***Requerimiento 112**: Presentar la siguiente información:* *1. Soportes y registro fotográfico de los mantenimientos efectuados a los canales de aguas lluvias y actividades de rocería para las áreas pertenecientes a SATENA, ARMADA NACIONAL y CATAM correspondientes al ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024).* *2. Soportes y registro fotográfico de los mantenimientos efectuados a los canales de aguas lluvias y actividades de rocería para las áreas pertenecientes a SATENA, Ejército Nacional Brigada 32 y áreas a administrativas de Aerocivil correspondientes al ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).* *3. Soportes documentales respecto a las actividades relacionadas con la Medida 6 "Medidas de manejo para el mantenimiento del cauce del río Bogotá", correspondiente al ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA-04 Manejo de aguas lluvias, drenajes naturales y Vertimientos y artículo sexto de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, para el periodo de seguimiento esto es del 15 de abril de 2025 a 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL, radica a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y Requerimiento 133 numeral 2 y 3).* - *Radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta No 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)* *De acuerdo con los anteriores radicados presentados por la AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el requerimiento 112 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
***Requerimiento 113**: Presentar un informe que incluya, sin limitarse a esto, el registro de las actividades desarrolladas, acciones y/o medidas de manejo ambiental implementadas antes, durante y después de la ejecución del cambio menor Reparación Mecánica de tubería en servicio DR 7602,65 – DR 7618 JETDUCTO PUENTE ARANDA – EL DORADO L6" OM - 24017247" ejecutado durante el periodo del ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo PMA-05 Remoción de cobertura vegetal, descapote y disposición de suelos y artículo sexto de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, para el periodo de seguimiento esto es del 15 de abril de 2025 a 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL, radica a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y Requerimiento 133 numeral 2 y 3).* - *Radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta No 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)* *De acuerdo con los anteriores radicados presentados por AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el requerimiento 113 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.*		
***Requerimiento 114**: Presentar los siguientes soportes documentales:* *1. Diligenciar y archivar registros de generación de residuos e Indicar el porcentaje de residuos reciclables y peligrosos generados para el periodo de los informes ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), y el correspondiente ajuste al indicador seguimiento al manejo y gestión adecuada de residuos.* *2. Actualización del documento PGIRS que incluya las metas de reducción de residuos a corto, mediano y largo plazo para los periodos de los ICA 17 (1 de enero a 30 de junio de junio 2024) e ICA 18 (1 de julio de 2024 a 31 de diciembre de 2024).* *Lo anterior, en cumplimiento a la Ficha de seguimiento y monitoreo PMA-03 Residuos y artículo octavo de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, para el periodo de seguimiento esto es del 15 de abril de 2025 a 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL,		

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
radica a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y Requerimiento 133 numeral 2 y 3).* - *Radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta No 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)* *De acuerdo con los anteriores radicados presentados por la AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el requerimiento 114 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.*		
***Requerimiento 115**: Presentar el plan de acción para los siguientes parámetros que tuvieron un incumplimiento respecto a la normatividad ambiental vigente e implementar las acciones correctivas del caso para lograr su cumplimiento: Canales de aguas lluvias: DBO5 (Punto S8), Sólidos Suspendidos totales (Puntos S1, S2, S3, S4, S5, S6, S8, y S10) e Hierro (Punto S8).* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM – 04 Vertimientos y artículo octavo de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En revisión de la documentación relacionada en los antecedentes del presente acto administrativo, para el periodo de seguimiento esto es del 15 de abril de 2025 a 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL, radica a ANLA las siguientes respuestas relacionadas con el cumplimiento del Acta 509 del 12 de agosto de 2025: - *Radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 1 al Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 509 del 12 de agosto de 2025, se incluyen aspectos del componente atmosférico. (requerimiento 45 numeral 1, 2, 3, 4, y Requerimiento 133 numeral 2 y 3).* - *Radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, respuesta parcial 2 al Acta de reunión de control y seguimiento ambiental No 509 del 12 de agosto de 2025 incluyen aspectos del medio socioeconómico. (requerimientos: 72, 75 -numeral 1-, 76, 80 -numeral 1, 2, 3, 4-; 81, 82, 86, 84 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 1, 2, 3-; 88 -numeral 4, 5-; 90 -numeral 1, 2-).* - *Radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, respuesta al Acta No 509 del 12 de agosto de 2025, ajustes requeridos a la ficha de seguimiento y monitoreo PSM 12 – Implementación de obras menores y de infraestructura correspondiente al medio abiótico.* - *Radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial Número 5, Acta 509 del 12 de agosto de 2025, componente social (requerimientos: 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 -numeral 1, 2-; 169.)*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
De acuerdo con los anteriores radicados presentados por la AEROCIVIL, se evidencia que no se incluye respuesta para el requerimiento 115 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. En tal sentido, se realizará la correspondiente reiteración al presente requerimiento.		
***Requerimiento 116**: Presentar los soportes documentales que permitan evidenciar lo correspondiente a los ICA 19 (del 1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (del 1 de julio al 31 de diciembre de 2024), en relación con los siguientes ítems:* *1. Reporte detallado de los eventos que incumplen la cuota de ruido QC en la franja horaria restringida (05:00 a. m. – 06:59 a. m.), incluyendo para cada uno de ellos el tipo de aeronave involucrada (callsign, modelo y operador), la fecha y hora exacta, descripción técnica de las condiciones operativas y meteorológicas que motivaron la operación).* *2. Un informe detallado de las aeronaves que, de manera recurrente, presentan incumplimientos frente a la medida de cuota de ruido de carácter ambiental. El informe deberá indicar si dichas aeronaves se encuentran incluidas dentro del plan de reconversión, especificar el cronograma correspondiente, y definir las estrategias de gestión para aquellas que registran perfiles acústicos elevados y no están contempladas en dicho plan.* *3. Una propuesta detallada de las medidas de control, seguimiento y verificación adoptadas por AEROCIVIL para evitar operaciones no autorizadas durante el horario restringido. Se deberá especificar el alcance, responsables y cronograma de implementación, así como los mecanismos de control operacional y verificación acústica que garanticen el cumplimiento de la medida* *4. Un informe técnico consolidado que identifique las aeronaves, aerolíneas y alturas operativas asociadas a los eventos que excedieron el umbral de 55 dBA ±2 dBA. Este informe deberá incluir las acciones correctivas y de mejora propuestas, los responsables, los plazos definidos para su ejecución y los mecanismos de verificación asociados. Además, deberá integrar los resultados técnicos de los informes ICA 19 e ICA 20 como sustento de trazabilidad del proceso* *5. Un informe mediante un análisis técnico detallado de los niveles de ruido generados por las aeronaves que presentan perfiles acústicos elevados durante los años 2023, 2024 y hasta 13 de abril de 2025, conforme a la categorización de QC, de tal manera que se valide si los datos de emisión de las aeronaves registradas presentan equivalencia respecto a aeronaves con restricción QC vigente bajo dicho esquema* *Lo anterior el cumplimiento de la medida 3 establecida en la Ficha de manejo ambiental PMA-01. Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respecto, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* • *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 116 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 116, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 116 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 117**: Presentar los listados de asistencia y firmas correspondientes a las capacitaciones impartidas 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 en el uso del Sistema de Restricción por Cuota de Ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado, correspondientes a los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).* *Lo anterior, en cumplimiento de la medida 4 establecidas en la Ficha de manejo ambiental PMA-01. Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
(numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2). • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 117 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 117, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 117 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 118**: Presentar un informe técnico consolidado (correspondiente al primer período trienal desde la entrada en vigencia de la obligación), que permita verificar de manera objetiva, completa y sustentada el cumplimiento del Plan de Reducción de Niveles de Ruido, incluyendo, como mínimo, la siguiente información:* *1. Análisis detallado del estado actual de cumplimiento de los planes de reconversión de flota aérea aprobados.* *2. Relación completa de aeronaves retiradas e incorporadas entre los años 2022 y 2025.* *3. Justificación técnica documentada de cada sustitución de aeronave, incluyendo un comparativo cuantitativo de los niveles de emisión acústica entre los modelos retirados e incorporados* *4. Participación porcentual de cada modelo de aeronave en las operaciones realizadas por Aerosucre S.A., con base en los registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA).* *5. Análisis del grado de cumplimiento de los indicadores técnicos definidos en el Plan de Reducción de Niveles de Ruido.* *6. Copias de aprobaciones de homologación y certificación acústica para las aeronaves HK-5216 y HK-5239, y las demás que apliquen* *7. Incorporar los registros sobre niveles de ruido en zonas urbanas aledañas, señalando:* *a. Fluctuaciones en la frecuencia de operaciones.* *b. Variaciones en los niveles sonoros.* *c. Ausencia o presencia de análisis de correlación entre estos datos y la efectividad del plan de reconversión de flota.*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
8. Documento técnico que sustente la metodología empleada para la certificación acústica de aeronaves, especificando el procedimiento utilizado para determinar los niveles EPNL (lateral, flyover, approach) y aclarando cuál de estos valores se utiliza como referencia oficial para definir el grado de certificación conforme a la normativa aplicable (OACI, EASA o FAA). *Lo anterior, en cumplimiento de la medida de manejo 5 de la Ficha de manejo ambiental PMA-01. Manejo y Control de Ruido y de la submedida 2 de la medida 1 de la Ficha PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire.*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 118 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 118, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 118 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 119**: Presentar evidencias de la implementación del Manual de Abatimiento de Ruido adoptado mediante Resolución 1915 del 6 de octubre de 2020, en los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024, incluyendo como mínimo la siguiente información:* *1. Evaluación del cumplimiento de los procedimientos establecidos para todas las cabeceras operativas del Aeropuerto Internacional El Dorado (31R – 13L/13R), con análisis detallado por cabecera.*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
2. Resultados de verificación del cumplimiento de los parámetros técnicos definidos en el Manual, tales como: Altura mínima en puntos de control, gradiente mínimo de ascenso, trayectorias efectivamente voladas frente a los procedimientos publicados (SID/STAR), uso controlado de la unidad de potencia auxiliar (APU) y restricciones horarias y espaciales establecidas en el manual. *3. Registro detallado de eventos de incumplimiento de los procedimientos del Manual, especificando la aeronave, el operador, la ruta, el tipo de desviación detectada y la gestión administrativa o técnica adelantada por parte de la AEROCIVIL frente a cada caso.* *4. Análisis de tendencias y evaluación de efectividad, comparando los resultados actuales con los datos históricos desde la entrada en vigor del Manual de Abatimiento de Ruido adoptado mediante Resolución 1915 del 6 de octubre de 2020, de forma que se pueda identificar el grado de mejora, cumplimiento y persistencia de desviaciones.* *5. Evidencias complementarias, tales como mapas de trayectoria, reportes generados por el sistema CMAA, correlación con las estaciones EMRI, y resultados estadísticos que respalden las conclusiones presentadas.* *Lo anterior, en cumplimiento de la medida de manejo 6 de la Ficha de manejo ambiental PMA-01 "Manejo y Control de Ruido".*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* •		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 119 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. *En este sentido, se concluye que AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 119, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 119 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 120**: Presentar los informes trimestrales sobre el avance de la implementación de los procedimientos PBN (Performance Based Navigation) / RNAV (Random Navigation) y sus implicaciones en la reducción de niveles de ruido, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).* *Lo anterior, en cumplimiento de la medida de manejo 7 de la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 120 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 120, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 120 en el presente seguimiento.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
***Requerimiento 121**: Presentar los informes trimestrales con los resultados de la implementación del protocolo de medición y evaluación del cumplimiento de los niveles de ruido en la operación aérea, acogido mediante la Resolución 1599 del 26 de agosto de 2020 de la Aeronáutica Civil, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).* *Lo anterior, en cumplimiento de la medida de manejo 8 de la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* • *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 121 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 121, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 121 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 122**: Presentar los informes semestrales sobre las acciones tomadas frente a los incumplimientos de los niveles de ruido, incluyendo el seguimiento técnico y consolidado de los casos en trámite, en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, correspondientes a los periodos ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Lo anterior, en cumplimiento de la medida de manejo 9 de la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y Control de Ruido.		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 122 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 122, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 122 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 123**: Presentar los informes semestrales para los los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) que deberá consignar de manera detallada y diferenciada la siguiente información respecto de cada solicitud o trámite atendido:* *1. Número de radicado y fecha de cada solicitud.* *2. Identificación del solicitante y ubicación exacta del predio.* *3. Uso de suelo proyectado y compatibilidad técnica determinada en el concepto emitido (positivo o negativo).* *4. Fundamentación técnica específica del pronunciamiento, incluyendo los criterios normativos aplicados.*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
5. Indicación de si, con posterioridad al concepto, se tuvo conocimiento de la expedición de licencias de construcción por parte de las autoridades urbanísticas. *6. Descripción de las acciones de gestión desarrolladas por AEROCIVIL para prevenir la consolidación de desarrollos incompatibles, en coordinación con entidades distritales o municipales.* *Lo anterior, en cumplimiento de la medida de manejo 10 de la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y Control de Ruido.*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 123 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 123, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 123 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 124**: Presentar para el indicador Eficiencia Energética en las operaciones áreas (EE):* *1. La fórmula matemática propuesta para el nuevo indicador, que permita estimar las emisiones totales de CO_2 equivalente (CO_2eq) derivadas de todas las actividades aéreas y aeroportuarias*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
2. La metodología detallada de cálculo, incluyendo parámetros de entrada, fuentes de información, periodicidad de recolección y tratamiento de datos. *3. Los criterios técnicos de consolidación y verificación de la información, que garanticen la trazabilidad y confiabilidad de los resultados reportados.* *4. La inclusión de un indicador complementario de intensidad, que permita mantener el seguimiento diferenciado de las medidas de eficiencia energética operacional, de forma independiente al volumen total de operaciones.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 "Manejo y Control de Calidad del Aire" y artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 124 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 124, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 124 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 125**: Incluir cálculo de representatividad temporal para cada parámetro monitoreado, estación de monitoreo y periodo de los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), conforme a lo establecido en*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
el Protocolo para el Monitoreo y el Seguimiento de la Calidad del Aire, con el fin de garantizar la validez técnica de los resultados reportados en el indicador "Porcentaje de cumplimiento de la norma vigente de los parámetros monitoreados en calidad del aire (NA)". *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 "Manejo y Control de Calidad del Aire" y artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 125 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 125, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 125 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 126**: Presentar los soportes documentales que evidencien cómo la AEROCIVIL ha implementado y articulado las reglas operacionales previstas durante los periodos correspondientes a los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024). Entre las acciones a verificar se incluyen, entre otras:* *1. Implementación de aterrizajes verdes (motor al ralentí, Flaps 3).* *2. Uso de valores IFF que permitan mayor eficiencia en el descenso.* *3. Restricción del uso de APU cuando se disponga de fuentes de energía en puerta.*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
4. Rodaje de llegada y salida con menos de todos los motores encendidos. *5. Uso de remolque en plataforma bajo lineamientos de AEROCIVIL.* *6. Aproximaciones limpias con descenso controlado del tren de aterrizaje.* *7. Procedimientos de espera en tierra que minimicen consumo y emisiones.* *8. Aplicación de procedimientos PBN/RNAV por parte de los operadores aéreos.* *Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 1 de la medida 1 de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 "Manejo y Control de Calidad del Aire" y artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 126 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 126, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 126 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 127**: Presentar un análisis consolidado que contenga la evolución temporal de las concentraciones de los contaminantes criterio (PM10, PM2,5, SO2, NO2, O3 y CO) durante los últimos cinco (5) años, incluyendo los periodos de los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024). Esta evaluación deberá incluir representaciones gráficas alineadas con los tiempos normativos de exposición establecidos en la Resolución 2254 del 1 de noviembre de*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
2017, análisis estadísticos que permitan identificar tendencias, eventos críticos de contaminación y condiciones que puedan estar incidiendo en los incrementos registrados. *Lo anterior, en cumplimiento de la Submedida 3. de la medida 1 de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 Manejo y Control de Calidad del Aire.*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 127 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 127, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 127 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 128**: Presentar evidencia técnica estructurada que demuestre la determinación de los objetivos de reducción anuales para cada uno de los contaminantes criterio (PM10, PM2,5, SO2, NO2, O3 y CO), con base en las proyecciones de modificación de los límites normativos contempladas en la Resolución 2254 del 1 de noviembre de 2017, correspondiente a los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).* *Lo anterior, en cumplimiento de la Submedida 4. de la medida 1 de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 Manejo y Control de Calidad del Aire.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 128 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 128, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 128 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 129**: Presentar los soportes documentales que evidencien el cálculo y seguimiento del indicador "Evolución de la generación de emisiones (EV)", conforme a una metodología técnicamente adecuada y utilizando la fórmula correcta que permita interpretar variaciones entre periodos consecutivos. El análisis debe estar vinculado a los objetivos de reducción definidos y deberá corresponder a los periodos de los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).* *Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 5 de la medida 1 Medidas de manejo enfocadas a operaciones, procedimientos y fuentes de emisión de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 Manejo y Control de Calidad del Aire.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales.		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así: • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 129 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 129, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 129 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 130**: Presentar un informe técnico, para los periodos de los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) que contenga:* *1. La relación de fuentes emisoras propias asociadas a las actividades del Aeropuerto Internacional El Dorado.* *2. Los datos básicos de actividad disponibles para cada fuente identificada, tales como: Consumo estimado de combustibles (tipo y volumen). Consumo eléctrico mensual (kWh). Horas de operación, número de ciclos u otros registros equivalentes.* *3. La estimación de las emisiones de CO_2 generadas por dichas fuentes.* *Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 4 de la medida 2 de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 Manejo y Control de Calidad del Aire.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales.		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así: • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 130 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 130, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 130 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 131**: Presentar soportes documentales que evidencien que los resultados obtenidos mediante el monitoreo de calidad del aire fueron utilizados como insumo técnico para ajustar los datos derivados del modelo de calidad del aire, correspondiente a los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024). Los soportes deberán demostrar el vínculo técnico entre los valores monitoreados y los parámetros ajustados del modelo, incluyendo justificación metodológica y resultados comparativos.* *Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 6 de la medida 2 Medidas de manejo en los receptores de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 Manejo y Control de Calidad del Aire.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 131 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 131, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 131 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 132**: Presentar Plan de acción correctivo y preventivo que asegure la continuidad del monitoreo, incluya redundancias operativas ante fallas técnicas, y garantice la entrega oportuna de los datos requeridos por esta Autoridad Ambiental, correspondientes al periodo comprendido entre el 1 de enero de 2024 y el 14 de abril de 2025.* *Lo anterior, en cumplimiento de las submedidas 1 y 3 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 1 Localización de las medidas, de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80*		

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
(numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2). • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 132 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 132, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 132 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 133**: Presentar los siguientes soportes documentales, que demuestren que el área de cobertura de las estaciones de monitoreo de ruido del CMAA para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) cubre en su totalidad el área de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado, conforme al área licenciada definida en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y esta evidencia deberá incluir:* *1. La justificación técnica de la metodología empleada para estimar el área de cobertura de cada estación y su correspondencia con la cobertura total reportada.* *2. La aclaración de la inconsistencia identificada entre el valor textual del radio de cobertura (750 m) y el valor consignado en la tabla como "radio promedio de 2.375 m", así como la relación de estos valores con el área total de cobertura reportada (45,9 km²)* *3. La demostración, mediante mapas georreferenciados u otros elementos cartográficos, de que la cobertura efectiva de la red de monitoreo permite representar adecuadamente las condiciones de ruido en el área de influencia establecida (28,9 km²), conforme a lo exigido por la normativa.* *Lo anterior, en cumplimiento de la sub-medida 3 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 1 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
Se realizó la revisión de la información presentada por la AEROCIVIL mediante radicado 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, así como de los anexos técnicos asociados a la definición del área de cobertura de la red de monitoreo de ruido del CMAA para los ICA 19 y 20. ***1. Justificación técnica de la metodología de cobertura*** *De la información allegada se evidencia que la AEROCIVIL sustenta la configuración de la red de monitoreo en criterios asociados a trayectorias de vuelo, correlación de eventos aeronáuticos y capacidad de detección del*		

sistema, señalando que los puntos de monitoreo deben permitir la identificación de eventos acústicos y su asociación con operaciones aéreas.

En este sentido, los denominados “radios de influencia” definidos para cada estación corresponden a un criterio operativo orientado a la identificación y correlación de eventos aeronáuticos dentro de un área determinada.

No obstante, este enfoque no constituye una metodología técnica suficiente para demostrar el cubrimiento del área de influencia desde el punto de vista acústico, en tanto no establece la relación entre dichos radios y la representatividad de los niveles de presión sonora en el territorio, ni demuestra que los niveles medidos en un punto sean extrapolables al área contenida dentro de dichos radios.

Adicionalmente, desde el punto de vista instrumental, el sistema de monitoreo implementado mediante sonómetros tipo CUBE corresponde a equipos de medición puntual de niveles de presión sonora, los cuales registran condiciones acústicas en el punto específico de ubicación del micrófono, sin que estos definan un alcance de medición en términos de distancia o área de cobertura.

En consecuencia, los radios de influencia utilizados por el titular no constituyen un criterio técnico de representatividad acústica del territorio ni permiten, por sí mismos, demostrar el cubrimiento del área de influencia, en tanto responden a una lógica de detección y correlación de eventos y no a la caracterización espacial del impacto sonoro.

2. Inconsistencias en la definición y uso de los radios de cobertura

Se observa que la AEROCIVIL emplea valores de radio entre 1.500 m y 3.000 m para sustentar una cobertura combinada superior al área licenciada, sin que se evidencie una explicación metodológica clara que permita establecer la relación entre dichos valores, su forma de aplicación dentro del análisis y su correspondencia con los resultados de monitoreo reportados.

En particular, no se evidencia que estos radios estén sustentados en modelos de propagación acústica, análisis de atenuación del sonido, condiciones meteorológicas, topografía u otros parámetros técnicos que permitan inferir la representatividad del ruido en el área comprendida dentro de los mismos.

Asimismo, persiste la inconsistencia identificada entre el valor textual del radio de cobertura (750 m) y el valor consignado como “radio promedio de 2.375 m”, sin que se presente una aclaración técnica que permita establecer la relación entre estos valores ni su incidencia en el cálculo del área total de cobertura reportada.

De igual forma, se evidencia que dichos radios no se encuentran definidos en función de la medición de niveles de presión sonora, sino de la capacidad del sistema para detectar y correlacionar eventos aeronáuticos, lo cual limita su validez como sustento técnico de cobertura.

En este sentido, no se evidencia que los radios reportados correspondan a un alcance efectivo de medición ni que permitan inferir el comportamiento del ruido en la totalidad del territorio, en tanto la medición acústica depende de la energía sonora incidente en el punto de monitoreo y no de la distancia geométrica a la fuente.

3. Demostración del cubrimiento del área de influencia

Respecto a la cartografía presentada, se evidencia que la AEROCIVIL sustenta la cobertura de la red mediante la superposición de radios de influencia alrededor de las estaciones de monitoreo.

Sin embargo, este enfoque no permite verificar la representatividad acústica del área de influencia, en tanto asume que la totalidad del territorio comprendido dentro de dichos radios se encuentra adecuadamente caracterizado por cada estación, lo cual no resulta técnicamente válido desde el punto de vista de la propagación del sonido.

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
En efecto, no se evidencia la presentación de un análisis geoespacial reproducible que permita verificar la cobertura efectiva del área de influencia en términos de niveles de presión sonora, ni la identificación de posibles vacíos de representatividad en zonas alejadas de las trayectorias principales de vuelo o en sectores con potencial afectación acústica. *Adicionalmente, no se presenta un análisis que relacione de manera directa la ubicación de las estaciones con las condiciones reales de exposición al ruido aeronáutico en el territorio, ni la forma en que estas permiten caracterizar integralmente el impacto acústico sobre la población dentro del área licenciada.* *En este contexto, si bien se evidencia que la AEROCIVIL ha implementado una red de monitoreo orientada a la detección y correlación de eventos de ruido aeronáutico, la información presentada no permite verificar el cumplimiento del Requerimiento 133, en tanto la metodología empleada se fundamenta en criterios operativos del sistema y no en la representatividad acústica del territorio.* *En particular, los radios de influencia reportados no corresponden a un alcance efectivo de medición ni se encuentran sustentados en criterios de propagación del sonido, tal como lo exigen los lineamientos de la ISO 1996-2 y la ISO 20906 para la caracterización del ruido aeronáutico, por lo que no permiten demostrar el cubrimiento del área de influencia en términos de niveles de presión sonora.* *En consecuencia, la información allegada no permite establecer que la cantidad y localización de las estaciones garantizan una cobertura efectiva y representativa del ruido aeronáutico en el área licenciada, por lo que no se evidencia el cumplimiento del requerimiento en los términos exigidos por esta Autoridad.*		
***Requerimiento 134**: Presentar la metodología detallada y técnicamente justificada para el cálculo del indicador de operación continua de la red de monitoreo del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMMA), incluyendo el dato primario y el análisis técnico de los valores reportados en los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) (97,3 % y 98 %, respectivamente), con el respaldo documental correspondiente que permita su trazabilidad y verificación independiente.* *Lo anterior, en cumplimiento a la submedida 3 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 1 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 134 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 134, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 134 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 135**: Presentar los soportes documentales, con la identificación puntual de las estaciones de la red EMRI empleadas para la aplicación del Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los Niveles de Ruido en la Operación Aérea, adoptado mediante la Resolución 1599 del 26 de agosto de 2020 o sus actualizaciones, para el ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) incluyendo memoria técnica de validación, actualización del protocolo, justificación de localización, trayectoria y sensibilidad acústica para nuevas estaciones.* *Lo anterior, en cumplimiento a la submedida 4 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 1 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5,*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169. *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 135 del Acta de control y seguimiento ambiental No. 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 135, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 135 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 136**: Presentar la estrategia técnica implementada por la AEROCIVIL para la atención oportuna y efectiva de las quejas ciudadanas relacionadas con niveles de presión sonora generados por la operación aérea, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), esta información deberá incluir:* *1. Los criterios utilizados para decidir la instalación o no de estaciones móviles de monitoreo ante la recepción de PQRSD.* *2. Las razones técnicas y operativas por las cuales no se instaló ninguna estación móvil en el sector de La Felicidad durante los meses de septiembre a noviembre de 2024, pese a las quejas documentadas y reiteradas* *3. El estado actual de operación de las dos estaciones móviles del CMAA, con justificación detallada sobre la no utilización de la segunda estación durante los periodos evaluados.* *Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 5 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 1 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 136 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 136, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 136 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 137**: Presentar documentación técnica que evidencie la ubicación actual de cada estación de monitoreo con base en criterios de microlocalización (tipo de entorno, cercanía a fuentes sonoras, presencia de obstáculos, condiciones de exposición, entre otros), de forma que se permita verificar su representatividad y adecuación para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).* *Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 1 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 2 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 137 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 137, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales. *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 137 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 138**: Presentar los indicadores acústicos exigidos provenientes de la reglamentación vigente, incluyendo el nivel continuo equivalente LAeq, los niveles diferenciados por tráfico aéreo diurno y nocturno, el espectro en tercios de octava entre 12.5 Hz y 20 kHz, los percentiles acústicos (Ln) e índices estadísticos asociados, así como los registros de parámetros acústicos Lbeq, Lceq, Lzeq, Lmax B, Lmax C, Lmax Z, EPNdB, EPNL, PNL, CNEL, PNLTM, PNLM, TALA, LpA Fast, Slow e Impulse, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).* *Lo anterior, en cumplimiento de las submedidas 5 y 7 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 2 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 138 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
ausencia de respuesta frente al requerimiento 138, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales. *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 138 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 139**: Presentar los siguientes soportes técnicos que evidencien la ejecución efectiva de visitas mensuales de mantenimiento a cada estación de monitoreo de ruido del CMAA para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024):* *1. Una relación cronológica detallada, por cada estación EMRI, en la que se indique: Fecha de cada visita realizada, tipo de actividad de mantenimiento ejecutada y nombre del técnico responsable de la intervención.* *2. Evidencia documental asociada a cada visita: Reportes técnicos de mantenimiento, actas o bitácoras firmadas, registro fotográfico georreferenciado (cuando aplique) y con fecha.* *3. En caso de existir ajustes operativos, reprogramaciones o situaciones logísticas que hayan impedido la ejecución mensual estricta, deberá incluirse una justificación técnica sustentada, por estación y mes afectado, indicando el tratamiento dado.* *Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 1 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 4 y su respectivo indicador, de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 139 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 139, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 139 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 140**: Presentar soportes que evidencien la verificación acústica y eléctrica en campo de los sonómetros, incluyendo los factores de corrección aplicados, las acciones adoptadas en caso de superar los umbrales establecidos, y la trazabilidad de los calibradores utilizados para los periodos del ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024). Así mismo, deberá remitir la información consistente reportada en los formatos de verificación mensual, y las medidas preventivas y correctivas implementadas tras no aprobar la verificación en sitio durante la visita del 11 de abril de 2025 para la estación EMRI_24.* *Lo anterior, en cumplimiento de las submedidas 2 y 3 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 4 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 140 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 140, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales. *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 140 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 141**: Presentar los certificados de calibración de sonómetros y calibradores acústicos correspondientes a los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), incluyendo aquellos que, habiendo vencido durante el periodo evaluado, cuenten con certificados de recalibración posteriores que establezcan su trazabilidad, emitidos por laboratorios acreditados por ONAC bajo las normas IEC 61672-1 e IEC 60942. Asimismo, informar las medidas adoptadas ante la operación con certificados vencidos.* *Lo anterior, en cumplimiento de la sub medida 4 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 4 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 141 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
ausencia de respuesta frente al requerimiento 141, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales. *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 141 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 142**: Presentar los análisis espectrales mediante Transformación Rápida de Fourier (FFT) realizados en cada uno de los puntos de monitoreo correspondientes a los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) y el Anexo Digital 4 ("Tablas de niveles de ruido ambiental") para los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2024. Así mismo, evidenciar técnica y objetivamente la audibilidad de las componentes tonales detectadas, identificar posibles asociaciones entre dichas tonalidades y modelos o grupos específicos de aeronaves, y documentar la base técnica que sustenta la aplicación de las correcciones por tonalidad (KT) e impulsividad (KI).* *Lo anterior, en cumplimiento de la sub-medida 2 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 5 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 142 del Acta de control y seguimiento ambiental No. 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 142, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 142 en el presente seguimiento.		
***Requerimiento 143**: Presentar un análisis técnico detallado que sustente el indicador para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), correspondiente a la reducción de 3 dBA en al menos el 20 % de las estaciones del SVCA, conforme a lo establecido en la norma ISO 1996-2 "Ruido aeronáutico", para el indicador LDN (Day-Night Level), evaluado en un periodo de cinco (5) años:* *1. Análisis técnico del método de cálculo del porcentaje reportado del indicador (4 %) según la fórmula C = (Σ de estaciones que cumplen en el tiempo / total de estaciones evaluadas) * 100, con evidencia que permita su trazabilidad, verificación y validación independiente.* *2. Acciones técnicas implementadas o previstas para alcanzar la meta del 20 % a más tardar en octubre de 2026, de acuerdo con lo reportado en los Anexos 26 del ICA 19 y 13.7 del ICA 20.* *Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 3 de la Medida de Manejo 5 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 143 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
ausencia de respuesta frente al requerimiento 143, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales. *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 143 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 144**: Presentar los soportes técnicos que sustenten el cálculo del indicador de cumplimiento, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), correspondiente a la validez de eventos de ruido detectados y correlacionados con operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, conforme a la metodología de validación implementada definido, la información deberá incluir:* *1. El número total de eventos acústicos detectados y validados, discriminado por estación y por mes.* *2. Una descripción detallada de la metodología de validación aplicada, incluyendo los criterios técnicos, parámetros espaciales y temporales empleados para asociar los eventos acústicos a las operaciones aéreas, así como los procedimientos utilizados para el cruce con trazas radar del sistema Aerovisión.* *3. La presentación del indicador de validez de eventos de forma mensual y de manera consolidada para cada semestre, con sustento en los datos absolutos reportados.* *Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 4 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 5 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 144 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 144, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 144 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 145**: Presentar evaluaciones que relacionen trayectorias, perfiles de vuelo y gradientes de ascenso con los niveles de ruido registrados, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).* *Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 9 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 5 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 145 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 145, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 145 en el presente seguimiento.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Requerimiento 146*: Presentar resultados de cumplimiento por parte de los operadores aéreos respecto a la aplicación del protocolo de evaluación de ruido aeronáutico, incluyendo los dictámenes elaborados, la identificación de los responsables, la trazabilidad de los eventos detectados, y las acciones adelantadas ante las instancias competentes, información sobre las sanciones interpuestas, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).* *Lo anterior, en cumplimiento de la sub medida 10 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 5 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 146 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 146, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 146 en el presente seguimiento.*		
Requerimiento 147*: Presentar la siguiente información para los periodos de los ICA 19 (1 de enero a 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio a 31 de diciembre de 2024):* *1. Un análisis técnico detallado y debidamente soportado sobre las causas que originaron el incremento significativo del área de influencia del ruido ambiental, asociada*	***Temporal***	***NO***

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
al descriptor LDN 65 dB(A), definido mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, considerando lo siguiente: *a. Identificación de los factores determinantes del crecimiento del área de influencia y descripción de las acciones específicas de mitigación y control implementadas o proyectadas para su manejo, teniendo en cuenta que en el marco del plan piloto que motivo la modificación de la licencia se realizaron por la capacidad máxima declarada por la Aerocivil.* *b. Formulación de un Plan de acción del Ruido Aeroportuario, soportado y/o sustentado con estudios técnicos, con medidas orientadas a reforzar y mantener las condiciones acústicas conforme a los lineamientos establecidos por la Resolución 1728 de 2021.* *2. La información georreferenciada correspondiente a las trayectorias de vuelo utilizadas en los modelos de ruido para los escenarios ICA 19 (1 de enero a 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio a 31 de diciembre de 2024), incluyendo como mínimo los siguientes campos: fecha de la trayectoria, tipo de aeronave asociada y demás atributos que permitan realizar trazabilidad completa de los datos empleados en la modelación.* *3. Los resultados de modelación de ruido para los escenarios ICA 19 e ICA 20 en formato shapefile, para los siguientes indicadores acústicos: LAeqD, LAeqN, LAeq 24h, LDN, LAmax, SEL, NAT65 y TALA65. Cada archivo debe incluir sus respectivos campos alfanuméricos, definidos y estructurados conforme a las convenciones técnicas del software de modelación.* *4. Los archivos nativos del software CadnaA correspondientes a los escenarios ICA 19 e ICA 20, asegurando que incluyan la totalidad de los elementos y objetos geográficos incorporados en el modelo (tales como edificaciones, barreras, áreas de atenuación, pistas, trayectorias, fuentes de emisión, entre otros), así como el archivo QSI correspondiente que permita la trazabilidad y validación completa del modelo acústico implementado.* *Lo anterior, en cumplimiento a lo establecido en 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.*		
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A “Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto”, el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
(numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2). • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 147 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta No. 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 147, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 147 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 148**: Presentar la identificación de todos los eventos con sobrepasos de niveles de ruido entre +5 dB y +10 dB respecto a los estándares permisibles de la Resolución 627 de abril 7 de 2006, correspondientes a los periodos de evaluación para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), cada evento deberá contar con análisis espectral y/o grabación de audio que permita identificar técnicamente la fuente emisora.* *Lo anterior, conforme a lo establecido en la sub medida 1 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 7 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 148 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 148, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 148 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 149**: Presentar informes bimensuales exigidos, en los cuales se evidencie el ejercicio de control ambiental a partir de los resultados obtenidos y su evaluación para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024, cada informe deberá contener, como mínimo, los siguientes elementos:* *1. El análisis técnico detallado de los datos de monitoreo de ruido ambiental y aeronáutico, con una correlación explícita con los indicadores técnicos establecidos, tales como: validez de eventos correlacionados con operaciones aéreas, operación continua de las estaciones de monitoreo, porcentaje de captura de datos, número de visitas técnicas realizadas, entre otros que resulten pertinentes.* *2. Una sección de evaluación consolidada que integre los resultados obtenidos y los interprete a la luz de los estándares de desempeño definidos para el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA), de modo que se permita valorar de manera objetiva la gestión del ruido aeroportuario durante los periodos evaluados.* *Lo anterior, en cumplimiento a la submedida 3 de la Medida 7 – Medidas de Control de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 149 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 149, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 149 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 150**: Presentar los informes técnicos de resultados que cumplan de manera íntegra con la información mínima exigida en el artículo 21 de la Resolución 627 del 07 de abril de 2006, asegurando que cada ítem requerido esté debidamente documentado y soportado. Estos informes deberán incluir todos los anexos técnicos correspondientes, con énfasis en la trazabilidad de los equipos utilizados (incluyendo números de serie y certificados vigentes), procedimientos empleados para medición, condiciones meteorológicas completas, croquis detallado de ubicación de fuentes, memoria de cálculo integral, y descripciones precisas del entorno y variabilidad de las fuentes sonoras, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).* *Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 5 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 7 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
(numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2). • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 150 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 150, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 150 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 151**: Presentar un informe que incluya de forma técnica y verificable el análisis del ruido asociado a las operaciones aéreas con correlación entre número de operaciones y niveles registrados, el análisis por tipo de ruido con soporte espectral, el análisis de aportes sonoros y la evaluación de la tendencia del medio acústico mediante comparaciones temporales para ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).* *Lo anterior, en cumplimiento a la sub medida 6 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 7 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 151 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 151, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 151 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 152**: Presentar un análisis de resultados en el que se evidencie el uso del protocolo de medición y evaluación del cumplimiento de niveles de ruido aplicable al Aeropuerto Internacional El Dorado, incluyendo los datos correspondientes a los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), con resultados diferenciados por operador aéreo, que permitan establecer de manera técnica y verificable si las operaciones cumplen o no con los niveles de ruido normativos.* *Lo anterior, en cumplimiento de la sub-medida 8 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 7 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 152 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 152, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 152 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 153**: Presentar análisis técnico y soportes metodológicos que evidencien el cumplimiento del indicador de la submedida 8 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo correspondiente a la aplicación del Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los Niveles de Ruido en la Operación Aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado, por parte de los operadores aéreos para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024, la información deberá incluir:* *1. Un análisis técnico formal sobre los resultados obtenidos mediante la aplicación del protocolo, que permita determinar el grado de cumplimiento por parte de los operadores aéreos frente a los niveles de presión sonora establecidos. Este análisis debe incluir las evidencias de aplicación del protocolo y no limitarse únicamente a la gestión administrativa de eventos de superación.* *2. El recalculo del indicador de cumplimiento reportado, conforme a la metodología acumulativa definida en el análisis de la Ficha PSM-01.* *3. La definición de eventos considerados en el cálculo, estableciendo los criterios técnicos, temporales y espaciales aplicados, e identificando si corresponden a eventos validados, dictámenes técnicos concluidos o registros instrumentales sin análisis posterior.* *4. La revisión y ajuste del valor del indicador reportado en los ICA 19 y 20, conforme al nuevo cálculo consolidado, indicando el porcentaje alcanzado y su clasificación dentro de las fases de avance definidas en la Tabla de referencia*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A “Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto”, el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 153 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta No. 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 153, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 153 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 154**: Presentar complemento del estudio de vibraciones, incluyendo caracterización de predios, monitoreo estructural, ejecución del monitoreo y análisis de resultados, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024.* *Lo anterior en cumplimiento de la Submedida 11 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo de la FICHA PSM-01: Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 154 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 154, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 154 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 155**: Presentar evidencia del proceso de socialización de la plataforma web de visualización en tiempo real de la red de monitoreo del SVCA, incluyendo registros de actividades adelantadas con la ANLA, Minambiente y autoridades ambientales y locales del área de influencia directa, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024.* *Lo anterior, conforme a lo establecido en la Submedida 12, de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 7 de la Ficha PSM-01: Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5,*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169. *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 155 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 155, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 155 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 156**: Presentar los formatos actualizados de "Verificación Equipos ENVEA" y "Calibración Equipo Automático - FIDAS 200" incluyendo la información técnica completa de los gases patrón y materiales de calibración: concentración, trazabilidad, incertidumbre, fecha de vencimiento y respaldo documental, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).* *Lo anterior, en cumplimiento a la submedida 1, de la medida 1. Especificaciones detalladas –calidad de aire de la Ficha PSM-02 Manejo y control de la calidad del Aire.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 156 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta No. 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
la ausencia de respuesta frente al requerimiento 156, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales. *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 156 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 157**: Presentar la información técnica para los monitoreos desarrollados para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024)., incluyendo:* *1. Información del método de referencia aplicado para la medición de material particulado (PM10 y PM2.5), incluyendo de manera explícita el nombre de la norma utilizada, así como el equipo asociado y su principio de operación, para los informes de monitoreos realizados en los periodos de reporte de los ICA 19 y 20* *2. Formatos diligenciados y el registro fotográfico que evidencien el cumplimiento de las frecuencias mínimas de verificación requeridas por los métodos de la U.S. EPA, específicamente la ejecución de las verificaciones de cero y span con una periodicidad no mayor a 14 días, para todos los analizadores automáticos de gases (CO, NO_2, SO_2 y O_3), para los monitoreos desarrollados en los periodos de los ICA 19 y 20, acorde a la submedida 3 de la medida 1.* *3. Los formatos diligenciados correspondientes a los controles de calidad QC One Point (Check, aplicados a los analizadores automáticos de gases, junto con el registro fotográfico que evidencie su realización con la frecuencia mínima requerida (cada 14 días), e incluidos como parte de los informes y anexos técnicos presentados.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Submedida 3 de la medida 1. Especificaciones detalladas –calidad de aire de la FICHA PSM-02 Manejo y control de la calidad del Aire.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5,*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169. *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 157 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 157, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 157 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 158**: Presentar evidencia del cargue efectivo de la información de calidad del aire en la plataforma SISAIRE para ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Submedida 7 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 1 de la Ficha PSM-02 Manejo y control de la calidad del Aire, y en concordancia con lo establecido en los artículos cuarto y quinto de la Resolución 651 de 2010 así como en el artículo 25 de la Resolución 2254 de 2017.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *No obstante, de la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 158 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 158, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales. *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 158 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 159**: Presentar los datos validados del Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire Industrial (SVCAI) correspondientes al periodo ICA 19 (enero a junio de 2024) e ICA 20 (julio a diciembre de 2024), incluyendo todos los registros de concentración de contaminantes criterio (SO_2, CO, NO_2, O_3, PM_{10} y $PM_{2.5}$), asegurando el cumplimiento de los lineamientos establecidos en el Protocolo para el Monitoreo y Seguimiento de la Calidad del Aire.* *Dichos datos deberán estar sometidos a procesos de validación y control de calidad, eliminando inconsistencias como: Registros de PM_2. superiores a PM_{10}., intervalos horarios inválidos o con hora de inicio igual a la de finalización, registros con valores fuera de rango o nulos sin justificación técnica. Asimismo, se requiere subsanar las omisiones identificadas y adjuntar un informe técnico consolidado de validación de datos del SVCAI, que evidencie la aplicación de controles de calidad, coherencia interna de datos y consistencia entre parámetros relacionados.* *Lo anterior en cumplimiento de la Submedida 8 de la Medida de Manejo 1 de la Ficha PSM-02: Programa de Manejo y Control de la Calidad del Aire.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 159 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 159, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 159 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 160**: Presentar soportes técnicos necesarios, correspondiente a los periodos ICA 19 (enero a junio de 2024) e ICA 20 (julio a diciembre de 2024), de los siguientes elementos exigidos por la submedida:* *1. Indicadores de operación y desempeño del SVCA, incluyendo su denominación, fórmula de cálculo, variables utilizadas, frecuencia de evaluación, y umbrales de desempeño establecidos para cada uno.* *2. Estrategias implementadas para reducir el área de incidencia y afectación por emisiones, especificando los sectores priorizados, la justificación técnica, y los resultados esperados o alcanzados en materia de calidad del aire.* *3. Estimación del aporte del proyecto a las excedencias normativas, con análisis cuantitativo del aporte específico del aeropuerto para cada contaminante regulado (exceptuando O_3), discriminado por tiempo de exposición (1h, 24h, anual). En caso de identificarse contribuciones mayoritarias del proyecto, se deberán presentar las medidas de mitigación adoptadas o programadas para evitar que esta situación se repita* *4. Informe anexo de gestión y evaluación de impactos, o en su defecto, sección del informe donde se aborden de manera integrada los impactos atmosféricos asociados a la operación del proyecto y su evolución en el tiempo.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Submedida. 1 de la medida No. 2 de la ficha PSM-02 "Manejo y Control de la Calidad del Aire"*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 160 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 160, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 160 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 161**: Presentar evaluaciones específicas del desempeño de las medidas de manejo ambiental implementadas, análisis de la relación causal entre las emisiones detectadas y las fuentes aeronáuticas asociadas, así como la identificación de oportunidades de ajuste o mejora en los sistemas de control de emisiones. Estas acciones deben garantizar que los sistemas de control cumplan, como mínimo, con los estándares establecidos en la Resolución 2254 de 2017 o en la norma que la modifique.* *Lo anterior, en cumplimiento con la Submedida 2 de la Medida 2 de la Ficha PSM-02 "Manejo y control de la calidad del aire.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5,*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169. *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 161 del Acta de control y seguimiento ambiental 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 161, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 161 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 162**: Presentar evidencias que documenten la realización y registro semestral de la verificación de la huella de carbono del proyecto los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), esta verificación deberá:* *1. Haber sido realizada con el uso de herramientas reconocidas por la industria (calculadoras ACERT de la ACI, CERT e ISFET de la OACI).* *2. Integrar como insumo la información operativa del Aeropuerto El Dorado proveniente del CMAA y de los reportes mensuales de los operadores aéreos (incluyendo datos de aterrizajes, despegues, consumo de combustible y RKT de los trayectos).* *3. Incluir el análisis comparativo de emisiones de CO_2 respecto a la línea base de los años 2015–2016, permitiendo evaluar el avance real del proyecto en términos de reducción de huella de carbono.* *Lo anterior, conforme a lo establecido en la Medida 3 de la ficha PSM-02 "Manejo y control de la calidad del aire" y los criterios establecidos en la Resolución 2254 de 2017 o la norma que la sustituya.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
• *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 162 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 162, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 162 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 163**: Reportar las aeronaves de todo tipo que hayan operado en el Aeropuerto Internacional El Dorado durante el periodo el 01 de enero de 2024 y el 14 de abril de 2025, relacionadas con la cuota de ruido y las restricciones operativas para la pista sur en el horario entre las 22:00 a las 23:59 horas y para las pistas norte y sur en las cabeceras 31R y 31L entre las 00:00 a las 4:59 horas.* *Lo anterior, en cumplimiento del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificado por el artículo segundo de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 163 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025. *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 163, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 163 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 164**: Reportar las aeronaves de todo tipo que utilizaron el aeropuerto El Dorado entre el 01 de enero de 2024 y el 14 de abril de 2025 como aeropuerto alterno por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad, así como las aeronaves que operaron en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia, y vuelos especiales del Ministerio de Defensa.* *Lo anterior, en cumplimiento del parágrafo primero y segundo del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 164 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la*		

<table>
<tr><th colspan="3">ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025</th></tr>
<tr><td colspan="3">ausencia de respuesta frente al requerimiento 164, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.

En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 164 en el presente seguimiento.</td></tr>
<tr><td>Requerimiento 165: Presentar los soportes documentales del 1 de enero de 2024 al 14 de abril de 2025 que permitan evidenciar la radicación de las mediciones de calidad del aire validadas del Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire Industrial a través de la Ventanilla Integral de Trámites Ambientales en Línea (VITAL), ventanilla física, licencias@anla.gov.co, u otro medio que establezca el Centro de Monitoreo de Recursos Naturales de la ANLA, con el asunto "Reporte de monitoreo regional MCA – LAM0209" de manera semanal para el caso de estaciones automáticas y mensualmente para el caso de estaciones manuales. La información de los monitoreos deberá diligenciarse en un archivo formato .csv, .xls o .xlsx. incluyendo los siguientes campos:

<table>
<tr><th>ID_MAI_ANL</th><th>ID_MON_AIR</th><th>PARAMETRO</th><th>REGISTRO</th><th>FECHA</th><th>HORA_INI</th><th>HORA_FIN</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

• ID_MAI_ANL: Corresponde al identificador único de la estación de monitoreo del Sistema Especial de Vigilancia de Calidad del Aire planteado por la ANLA.
• ID_MON_AIR: Identificador único del punto de monitoreo de calidad de aire utilizado previamente en el Modelo de Almacenamiento Geográfico Vigente.
• PARAMETRO: Corresponde el parámetro a reportar, mínimo se deben reportar los siguientes parámetros:
• PM10: Concentración de material particulado menor a 10 micras a condiciones de referencia en µg/m3.
• PM2.5: Concentración de material particulado menor a 2,5 micras a condiciones de referencia en µg/m3.
• NOx: Concentración de óxidos de nitrógeno a condiciones de referencia en µg/m3.
• SOx: Concentración de óxidos de azufre a condiciones de referencia en µg/m3.
• CO: Concentración de monóxido de carbono a condiciones de referencia en µg/m3.
• O3: Concentración de Ozono a condiciones de referencia en µg/m3.
• V Viento: Velocidad del viento medida a 10 m en grados.
• D Viento: Dirección del viento medida a 10 m en m/s
• T aire: Temperatura del aire medida a 2 m en °C.
- Precip: Precipitación en mmH2O
- Patm: Presión atmosférica medida a 2 m en bar.
- Haire: Humedad relativa medida a 2 m en %.
- Rsolar: Radiación solar medida a 2 m en W/m2.
- REGISTRO: Corresponde al registro o valor a reportar, esta columna solo deberá llevar caracteres numéricos positivos con aproximación decimal separada por puntos (ejemplo: 1.0). Si no se tiene información no se envía el campo.
- FECHA: Corresponde a la fecha de muestreo. Su formato debe ser DD-MM-YYYY.
- HORA_INI: Corresponde a la hora inicio del muestreo. Utilizar sistema horario de 24 horas (ejemplo 18:00 para las 6:00 p.m.)
- HORA_FIN: Corresponde a la hora finalización del muestreo. Utilizar sistema horario de 24 horas (ejemplo: 18:00 para las 6:00 p.m.)

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 11 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021.</td><td>Temporal</td><td>NO</td></tr>
<tr><td colspan="3">Análisis del cumplimiento</td></tr>
</table>

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales. *No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así:* • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 165 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 165, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 165 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 166**: Presentar los resultados de la caracterización acústica de emisión de ruido dentro de los criterios de actualización bianual del protocolo de medición a los niveles de ruido en la operación aérea del aeropuerto internacional El Dorado acogido mediante Resolución 1599 de 2020, la actualización corresponde al segundo periodo de 2024 perteneciente al periodo de evaluación del ICA 20.* *Lo anterior, en cumplimiento del numeral 6 del artículo segundo de la de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de En el marco del análisis del ICA 21 para el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, se evidencia que la AEROCIVIL no allegó el Formato ICA 3A "Estado de Cumplimiento de los Requerimientos de los Actos Administrativos del Proyecto", el cual constituye un insumo fundamental para la verificación integral del estado de cumplimiento de las obligaciones ambientales.		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
No obstante, el titular radicó ante la ANLA diversas comunicaciones relacionadas con el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, dentro de las cuales se identifican respuestas parciales a diferentes requerimientos, así: • *Mediante radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 1, en la cual se incluyen aspectos del componente atmosférico, asociados a los requerimientos 45 (numerales 1, 2, 3 y 4) y 133 (numerales 2 y 3).* • *A través del radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, remite respuesta parcial No. 2, correspondiente al medio socioeconómico, atendiendo los requerimientos 72, 75 (numeral 1), 76, 80 (numerales 1, 2, 3 y 4), 81, 82, 84 (numerales 1, 2 y 3), 86, 88 (numerales 1, 2, 3, 4 y 5) y 90 (numerales 1 y 2).* • *Mediante los radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, presenta información asociada a ajustes de la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-12 – Implementación de obras menores y de infraestructura, correspondiente al medio abiótico.* • *Finalmente, mediante los radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025, presenta respuesta parcial No. 5, correspondiente al componente social, en la cual se atienden los requerimientos 70, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 166 (numerales 1 y 2) y 169.* *De la revisión integral de la información allegada, se evidencia que el titular no presenta respuesta al requerimiento 166 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* *En este sentido, se concluye que la AEROCIVIL no da cumplimiento a la totalidad de los requerimientos establecidos en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025 para el periodo evaluado, en la medida en que persiste la ausencia de respuesta frente al requerimiento 166, así como la no presentación del Formato ICA 3A, lo cual limita la verificación integral del cumplimiento de las obligaciones ambientales.* *En consecuencia, se procederá a reiterar el requerimiento 166 en el presente seguimiento.*		
***Requerimiento 167**: Presentar la siguiente información:* *1. Soportes documentales que demuestren la aplicación de mecanismos de evaluación (teniendo en cuenta el grupo poblacional participante), respecto a las actividades de educación y sensibilización efectuadas para el periodo del ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), así como el análisis de sus resultados de manera independiente para las medidas "Actividades de Educación" y "Actividades de Sensibilización".* *2. Diligenciamiento completo y claro, así como el resultado y análisis de los siguientes indicadores de cumplimiento para el periodo del ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024):* *a. ENC = No. de encuestas de evaluación realizadas sobre encuentros educativos semestral/No de encuentros educativos programados semestral*100* *b. ENC = No. de encuestas de evaluación realizadas sobre encuentros de sensibilización semestral/No de encuentros de sensibilización programados semestral*100.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA - PGS-01 Sensibilización y Educación, Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS 01 Gestión Socioeconómica y artículos sexto y octavo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento no se halló en las comunicaciones antes listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación, tal como se indica a continuación: ***Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 167 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 167 del acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que la última respuesta que contiene este documento corresponde al requerimiento 90 como se observa en la imagen incluida en las consideraciones del requerimiento 98 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025*** *Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa "Implementación de obras menores y de infraestructura", más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.* *Sobre lo anterior, en el requerimiento 71 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 167 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que de la respuesta al requerimiento 166 (que incluso la AEROCIVIL refiere erradamente respecto a lo definido en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025) pasa a la respuesta del requerimiento 169, sin incluir información sobre el requerimiento 167, como se observa en la imagen de la pagina 1315 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026.* *Ahora, teniendo en cuenta que, en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, la AEROCIVIL no incluyó el formato ICA 3a, no fue posible verificar información que sobre este requerimiento pudiera haber indicado allí.* *Así las cosas, dado que, la AEROCIVIL no presentó información en atención a este requerimiento, se confirma su incumplimiento y se hace la reiteración correspondiente.*		
***Requerimiento 168**: Presentar la siguiente información:* *2. En atención a la medida de manejo "Sondeos de opinión"* *a. Presentar para el periodo del ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) soportes documentales que den cuenta de la aplicación de "Sondeos de Opinión" a las autoridades del área de influencia del proyecto y otras que usualmente son informadas respecto al licenciamiento ambiental del proyecto, así como el instrumento de recolección de datos, los registros que den cuenta del medio utilizado para la aplicación del mismo, el análisis de resultados y las acciones a tener en cuenta en caso de ser*	***Temporal***	***NO***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
necesario efectuar ajustes o modificaciones frente a las estrategias de información y comunicación empleadas acerca del proyecto. *b. Presentar para el periodo del ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024, el diligenciamiento del indicador de cumplimiento S= No de sondeos realizados/No de sondeos proyectados*100 con base en los soportes documentales de la aplicación de sondeos de opinión a las autoridades del área de influencia del proyecto y otras que usualmente son informadas respecto al licenciamiento ambiental del proyecto.* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA - PGS-02 Información y Comunicación, Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS 01 Gestión Socioeconómica y los artículos sexto y octavo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.*		

Análisis del cumplimiento

La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 brinda respuesta parcial a los requerimientos establecidos por esta Autoridad a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, es así como respecto a este requerimiento indica lo siguiente:

Literal a - Soportes documentales que den cuenta de la aplicación de "Sondeos de Opinión" durante el periodo del ICA 20 a las autoridades del área de influencia del proyecto y otras que usualmente son informadas:

> *"(…)* ***Respuesta:*** *Teniendo en cuenta lo solicitado en el presente requerimiento se presentan los soportes documentales de la aplicación de encuestas a autoridades que usualmente son informadas en el anexo* ***Req 166.2,*** *dentro del informe adjunto. Adicionalmente, se presenta el análisis del indicador solicitado en el Excel "Indicadores sociales ICA 20 – PGS 2", para el cual se presenta un cumplimiento del 100% indicando que durante este semestre se alcanzó la meta propuesta para esta medida de manejo. (…)"*

Respecto a lo anterior, se aclara que la AEROCIVIL presenta la respuesta a este requerimiento indicando que el mismo corresponde al 166 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, se indica error en la numeración que refiere esa entidad toda vez que el consecutivo correcto asignado a este requerimiento en el Acta mencionada es el 168, por lo tanto, la denominación correcta del anexo debe ser 168.2.

Con la claridad antes realizada, en verificación del anexo referido por la AEROCIVIL en su respuesta se observa documento pdf "SOPORTE ART 166,2 Informe Encuestas de Satisfacción Autoridades locales y referentes AI" el cual corresponde al mismo que ya fue verificado por esta Autoridad en seguimiento adelantado al expediente LAM0209 en el año 2025 registrado en Concepto Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025 acogido por Acta 509 del 12 de agosto de 2025, esto en el marco de la verificación al cumplimiento de la medida "Sondeo de Opinión" y respecto del cual se indicó que el documento no daba alcance al cumplimiento de la medida teniendo en cuenta que el mismo si bien reportaba la aplicación de encuestas, no había claridad respecto a la población sujeto de la aplicación del instrumento de recolección de información, pues el documento no hacía referencia a que en efecto esta estrategia se hubiese dirigido a autoridades del área de influencia del proyecto y otras que usualmente son informadas respecto al licenciamiento ambiental del proyecto. Así mismo, el Concepto Técnico refiere que el documento no hace alusión al contexto en el cual se dio la aplicación de las encuestas puesto que no se relacionan los espacios en los cuales se hizo el ejercicio, motivos por los cuales se generó el presente requerimiento.

(Ver imagen de la página 1319 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

En ese sentido, dado que la AEROCIVIL para efecto de la atención al presente requerimiento presentó el mismo documento el cual además de incluir el mismo contenido ya verificado, cuenta con una lista de asistencia virtual de 46 personas en la cual no se identifica el rol que cumplen, por ende, no es posible conocer si corresponden

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
a autoridades del área de influencia del proyecto o no y 5 formatos de encuesta diligenciados, 2 de estos que especifican que quienes diligencian la encuesta hacen parte de Juntas de Acción Comunal – JAC y los 3 restantes no mencionan su rol dentro de la comunidad, por lo tanto, los listados de asistencia y los formatos de encuesta incluidos no dan cuenta de que la medida de sondeos de opinión para el periodo del ICA 20 se haya implementado con autoridades del área de influencia del proyecto y otras que usualmente son informadas, además de los aspectos adicionales que fueron mencionados en seguimiento del año 2025 frente al documewtno rpesentado por la AEROCIVIL. De acuerdo con lo descrito anteriormente, se considera el incumplimiento del literal a del presente requerimiento del cual se hace la respectiva reiteración. ***Literal b - Diligenciamiento para el periodo del ICA 20 del indicador de cumplimiento S= No de sondeos realizados/No de sondeos proyectados*100 con base en los soportes documentales de la aplicación de sondeos de opinión a las autoridades del área de influencia del proyecto y otras que usualmente son informadas*** *En lo que refiere a este literal la AEROCIVIL en atención a este requerimiento reporta el indicador que se muestra en la imagen de la página 1320 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026* *De acuerdo con el indicador presentado, se infiere que el valor de 51 sondeos realizados y 51 sondeos proyectados con un resultado del 100%, se origina de las 46 personas que registran asistencia virtual y 5 encuestas incluidas como anexo al documento que refiere los resultados de la encuesta, no obstante como ya se indicó, el listado de asistencia no permite identificar el rol de las personas que participaron en el diligenciamiento de la encuesta y los formatos anexos de la encuesta no demuestran haberse aplicado a autoridades del área de influencia, por lo tanto el indicador presentado por la AEROCIVIL no cuenta con soportes que sustenten su resultado.* *Como conclusión de lo antes descrito para los literales a y b del presente requerimiento, al no contar con soportes que den cuenta de la implementación de la medida "Sondeos de Opinión" incluida en la ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación y el diligenciamiento del indicador no cuenta con soportes documentales que argumenten su resultado, se considera el incumplimiento de este requerimiento y se hace la reiteración pertinente.*		
***Requerimiento 169**: Presentar en cumplimiento de la medida "Página web de la AEROCIVIL" incluida en la ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación, evidencias sobre la actualización de la plataforma AMBIENSQ en el sentido de hacer el cargue de los soportes documentales pendientes que den cuenta de la trazabilidad de atención de las siguientes PQRSD registradas en el aplicativo virtual para el periodo del presente seguimiento (17 de abril de 2024 al 14 de abril de 2025):* *(Ver tabla de las páginas 1321 a 1323 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento no se halló en las comunicaciones antes listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación, tal como se indica a continuación: ***Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 169 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025***		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025

En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 169 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025

Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa “Implementación de obras menores y de infraestructura”, más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.

Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025

En esta comunicación, si bien la AEROCIVIL hace referencia al requerimiento 169, es pertinente indicar que el referido por esa entidad no corresponde al requerimiento 169 definido en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, tal como se observa en las imágenes de la página 1324 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026

Así mismo, es pertinente señalar que, de conformidad con las consideraciones efectuadas en relación con el presente requerimiento, consignadas en el Concepto Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025, acogido mediante Acta 509 del 12 de agosto de 2025, en las cuales se indicó lo siguiente:

> *“(…) Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencia que, para el periodo de seguimiento correspondiente al 17 de abril de 2024 al 14 de abril de 2025, el aplicativo AMBIENSQ presenta una desactualización en cuanto a, las fechas de entrega y los soportes de las comunicaciones de las PQRSD remitidas por los peticionarios y los oficios de respuesta de fondo por parte de la AEROCIVIL en atención a la mismas. (,,,)”*

Esta Autoridad procedió a verificar en el aplicativo AMBIENSQ, el cargue adecuado de los soportes documentales correspondientes a cada una de las PQRSD objeto del presente requerimiento, encontrando que, a la fecha de corte documental de este seguimiento, la AEROCIVIL únicamente efectuó el cargue correcto del oficio de respuesta que hacía falta a la PQRSD de la señora Bárbara Sánchez Camacho (casilla 93), tal como se muestra en la tabla de la página 1325 y la imagen de la página 1326 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026

*En tal sentido, y de acuerdo con la verificación realizada por esta Autoridad en el aplicativo AMBIENSQ, se evidenció que la AEROCIVIL no ha efectuado el cargue adecuado de los soportes documentales correspondientes a la atención de las **95 PQRSD pendientes** derivadas del presente requerimiento.*

Por otra parte, es de indicar que, desde la formulación del presente requerimiento, esta Autoridad en función del ejercicio permanente de seguimiento ambiental que se adelanta al expediente LAM0209, a través de las comunicaciones con radicados ANLA 20254000262071 del 16 de abril de 2025, 20254100595001 del 11 de agosto de 2025, 20254100778851 del 24 de septiembre de 2025 y 20254101036031 del 28 de noviembre de 2025, solicitó a la AEROCIVIL entre otros aspectos, mantener actualizado el aplicativo AMBIENSQ, esto con el fin de evidenciar y corroborar la atención y gestión a las PQRSD por parte de la AEROCIVIL, tanto a las PQRSD que le son trasladadas por esta Autoridad, así como aquellas que son recepcionadas directamente por esa entidad.

*Sobre lo anterior, la AEROCIVIL dio respuesta a esta Autoridad mediante los oficios con radicados 20256200638192 del 3 de junio de 2025, 20256201040122 del 29 de agosto de 2025, 20256201045302 del 1 de septiembre de 2025, 20256201050642 del 2 de septiembre de 2025, indicando sobre la actualización del aplicativo AMBIENSQ, no obstante, en verificación permanente de la actualización del aplicativo por parte de la ANLA, no se hallaron los soportes documentales faltantes de las PQRSD objeto de este requerimiento, pues si bien es notable que la AEROCIVIL actualiza la plataforma de AMBIENSQ, frente a estas PQRSD aún persisten los faltantes listados en la tabla citada de manera textual. Para las **95 PQRSD ya mencionadas.***

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Así las cosas, se considera el incumplimiento del presente requerimiento y se genera la respectiva reiteración de acuerdo con las consideraciones antes descritas.		
***Requerimiento 170**: Presentar en atención a la medida "Sistematización y Análisis de PQRSD" incluida en la ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación, los soportes documentales de atención y respuesta (soporte de recepción de la PQRSD, registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros) brindada a las siguientes PQRSD reportadas por la AEROCIVIL para el periodo del ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2024):* *(Ver tablas de las páginas 1329 a 1331 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento no se halló en las comunicaciones antes listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación, tal como se indica a continuación: ***Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 170 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 170 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que la última respuesta que contiene el documento corresponde al requerimiento 90.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025*** *Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa "Implementación de obras menores y de infraestructura", más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.* *Sobre lo anterior, en el requerimiento 71 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025*** *En la presente comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 170 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, toda vez que se evidencia que la AEROCIVIL únicamente dio respuesta hasta el requerimiento 169.* *Así mismo, es relevante indicar que esta Autoridad procedió a verificar la información que reposa en el Sistema de Información de Licencias Ambientales (SILA), sin embargo, no se observan comunicaciones y/o radicados a través de los cuales la AEROCIVIL halla remitido los soportes documentales en respuesta a las PQRSD que trata el presente requerimiento.* *Finalmente, también fue realizada la consulta en el aplicativo AMBIENSQ, hallando los soportes documentales (correo electrónico o soporte del envío de la PQRSD por parte del peticionario y el oficio de respuesta por parte*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
de la AEROCIVIL) de las PQRSD que se relacionan en la tabla de la página 1332 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026 *Así las cosas, se reitera el requerimiento en el sentido de, presentar en atención a la medida "Sistematización y Análisis de PQRSD" incluida en la ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación, los soportes documentales de atención y respuesta (soporte de recepción de la PQRSD, registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros) brindada a las siguientes PQRSD reportadas por la AEROCIVIL para el periodo del ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2024)* *(Ver tabla de las páginas 1332 a 1334 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026* *Se aclara que la reiteración del requerimiento se realiza de manera integral debido a que nos es posible declarar cumplimientos parciales, sin embargo, se confirma que los soportes documentales de la atención a las PQRSD de Luz Argenis Aguirre y Jaboco Celnik reportadas en el ICA 20, fueron verificados por la ANLA a través del aplicativo AMBNIENSQ, por lo tanto, no es necesaria su presentación en la respuesta a la reiteración de este requerimiento.* *De acuerdo con lo descrito anteriormente, se considera el incumplimiento de este requerimiento y se hace la respectiva reiteración.*		
***Requerimiento 171**: Presentar los soportes documentales correspondientes al periodo del ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) que demuestren la aplicación de encuestas con base en las acciones ejecutadas en cumplimiento de cada una de las medidas contenidas en la ficha de manejo PMA-PGS 03 Apoyo en cogestión interinstitucional y comunal, así como el medio de aplicación, los grupos de valor o poblacionales a quienes se dirigió el mecanismo de evaluación, la relación estadística población universo y muestra seleccionada, las fechas y espacios específicos en los cuales se aplicaron las encuestas y análisis de los resultados.* *Lo anterior, en cumplimiento de la medida de manejo asociada a la implementación de "Mecanismos de Evaluación" que hace parte de la Ficha de manejo PMA-PGS 03 Apoyo en cogestión interinstitucional y comunal, Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS 01 Gestión Socioeconómica y los artículos sexto y octavo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento no se halló en las comunicaciones antes listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación, tal como se indica a continuación: ***Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 171 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 171 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que la última respuesta que contiene el documento corresponde al requerimiento 90.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025 *Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa “Implementación de obras menores y de infraestructura”, más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.* *Sobre lo anterior, en el requerimiento 71 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025*** *En la presente comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 171 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, toda vez que se evidencia que la AEROCIVIL únicamente dio respuesta hasta el requerimiento 169.* *Teniendo en cuenta lo anterior, se considera el incumplimiento de este requerimiento y se hace la reiteración pertinente.*		
***Requerimiento 172**: Presentar soportes documentales correspondientes al periodo del ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), que den cuenta del desarrollo de actividades de capacitación dirigidas a representantes de aerolíneas de carga, acerca de las medidas y restricciones definidas para la fase II (vigente) de la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado, así como la aplicación de las respectivas acciones de evaluación y el diligenciamiento del indicador Soc=No de representantes capacitados/No de aerolíneas de carga*100.* *En cumplimiento de la ficha de manejo PMA-PGS 04 Educación y capacitación ambiental al personal vinculado a la operación del proyecto, la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS 01 Gestión Socioeconómica y los artículos sexto y octavo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento <u>no se halló en las comunicaciones antes listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación</u>, tal como se indica a continuación: ***Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 172 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 172 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que la última respuesta que contiene el documento corresponde al requerimiento 90.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025*** *Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa “Implementación de obras menores y de infraestructura”, más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.*		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025		
Sobre lo anterior, en el requerimiento 71 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito. ***Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025*** *En la presente comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 172 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, toda vez que se evidencia que la AEROCIVIL únicamente dio respuesta hasta el requerimiento 169.* *Teniendo en cuenta lo anterior, se considera el incumplimiento de este requerimiento y se hace la reiteración pertinente.*		
***Requerimiento 173**: Presentar el diligenciamiento de los siguientes indicadores de cumplimiento para el periodo de los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) cuyos resultados deberán ser soportados de manera documental:* *1. SI= Número de socializaciones realizadas/Número de socializaciones programadas*100* *2. EF=% ejecución del estudio* *Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza y el artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
La AEROCIVIL mediante comunicaciones con radicados ANLA 20256201374412, 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025, 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025, 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025 presentó información en respuesta a los requerimientos establecidos por la ANLA a través del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, no obstante, en lo referente a este requerimiento <u>no se halló en las comunicaciones antes listadas, información ni soportes documentales que dieran cuenta del cumplimiento de esta obligación</u>, tal como se indica a continuación: ***Comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 173 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.* ***Comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025*** *En esta comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 173 del acta 509 del 12 de agosto de 2025, puesto que la última respuesta que contiene el documento corresponde al requerimiento 90.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025*** *Esta comunicación contiene respuesta a requerimiento asociado a ajustes a ficha de seguimiento y monitoreo del medio abiótico específicamente del programa “Implementación de obras menores y de infraestructura”, más no se incluye información relacionada con el presente requerimiento.* *Sobre lo anterior, en el requerimiento 71 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025 fueron incluidas imágenes que de manera ilustrativa confirman lo antes descrito.* ***Comunicación con radicados ANLA 20256201636482 y 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025***		

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

ACTA 509 DEL 12 DE AGOSTO DE 2025
En la presente comunicación no se incluye la respuesta al requerimiento 173 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025, toda vez que se evidencia que la AEROCIVIL únicamente dio respuesta hasta el requerimiento 169. *Teniendo en cuenta lo anterior, se considera el incumplimiento de este requerimiento y se hace la reiteración pertinente.*

AUTO 11208 DE 15 DE DICIEMBRE DE 2025		
Obligación	***Carácter***	***Cumple***
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 prerrequisitos 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.* ***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.* *i. 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.* *ii. Todos los encuentros comunitarios deben contar con actas de reunión firmadas por la comunidad impactada por el proyecto que participe de las*	***Temporal***	***NO***

AUTO 11208 DE 15 DE DICIEMBRE DE 2025		
reuniones previas a la ejecución del inventario de viviendas y edificaciones sensibles. *iii. 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.* *iv. 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 medias de protección ambiental tienen un carácter general y en ningún momento pueden condicionarse a una situación de legalidad.* *v. 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 (sub numerales 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.*		
Reiteraciones		
• *Numeral 4 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*		
Análisis del cumplimiento		
En lo que refiere al presente requerimiento, en primer lugar, es necesario señalar que, de la verificación de la documentación que reposa en el Sistema de Información de Licencias Ambientales - SILA de esta Autoridad, para el periodo objeto de seguimiento comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, no se observan radicados asociados a la respuesta por parte de AEROCIVIL a los requerimientos reiterados definidos en el artículo primero del Auto 11208 del 15 de diciembre de 2025. *Ahora bien, para efectos del presente seguimiento en relación con el formato ICA 3a del ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025), objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, se precisa que este no fue incluido por parte del titular de la Licencia Ambiental, por lo tanto, ello no posibilita contar con información que allí hubiese podido registra la AEROCIVIL frente a este requerimiento, teniendo en cuenta que el mismo se originó en los subnumerales 9.2, 9.3, 9.5 (sub numerales 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.* *Adicional a lo anterior, cabe recordar que, en seguimiento documental específico realizado al plan de acción en el año 2025 (periodo 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025), registrado en Concepto Técnico 11204 del 10 de diciembre de 2025 acogido por Auto 11208 del 15 de diciembre de 2025, fue verificada la información incluida por la AEROCIVIL en el ICA 21 específicamente anexo denominado "15. PLAN DE ACCION" en el cual se hallaron a su vez los archivos "Edificaciones Sensibles" y "Rad 2023261030039526" con el siguiente contenido:* *Carpeta Edificaciones Sensibles:*		

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

AUTO 11208 DE 15 DE DICIEMBRE DE 2025

(Ver imagen de la página 1343 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

Carpeta Rad 2023261030039526:

(Ver imagen de la página 1343 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

Sobre lo anterior, en el seguimiento específico antes citado se conceptuó sobre la información allí incluida, respecto de lo cual a continuación se cita de manera textual la conclusión generada a partir de la verificación de la información allí encontrada:

"(…)

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 de reunión de seguimiento y control ambiental No. 888 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 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.

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 EL CUAL EFECTÚA CONTROL Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

AUTO 11208 DE 15 DE DICIEMBRE DE 2025		
*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. (…)"* *De acuerdo con lo descrito, al no contar con información adicional posterior al 11 de noviembre de 2025 en atención a este requerimiento por parte de la AEROCIVIL, se confirma su incumplimiento y se hace la reiteración respectiva.*		
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.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Requerimiento 3 del Acta 888 de Reunión de Control y Seguimiento Ambiental del 6 de diciembre de 2023* • *Numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024*		
Análisis del cumplimiento		
En lo que refiere al presente requerimiento, en primer lugar, es necesario señalar que, de la verificación de la documentación que reposa en el Sistema de Información de Licencias Ambientales - SILA de esta Autoridad, para el periodo objeto de seguimiento comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, no se observan radicados asociados a la respuesta por parte de AEROCIVIL a los requerimientos reiterados definidos en el artículo primero del Auto 11208 del 15 de diciembre de 2025. *Ahora bien, para efectos del presente seguimiento en relación con el formato ICA 3a del ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025), objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, se precisa que este no fue incluido por parte del titular de la licencia ambiental, por lo tanto ello no posibilita contar con información que allí hubiese podido registra la AEROCIVIL frente a este requerimiento, teniendo en cuenta que el mismo se originó en el numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022.* *Adicional a lo anterior, cabe recordar que, en seguimiento documental específico realizado al plan de acción en el año 2025 (periodo 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025), registrado en concepto técnico No 11204 del 10 de diciembre de 2025 acogido por Auto 11208 del 15 de diciembre de 2025, fue verificada la información correspondiente al cumplimiento de esta obligación, bajo el entendido de que las acciones del cronograma a las cuales hace referencia corresponden a las siguientes siendo estas las comprendidas para el primer y segundo semestre de 2022 y primer semestre de 2023 según lo establecido en el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022:* *(Ver tabla de las páginas 1346 y 1347 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *De esta manera sobre la verificación al cumplimiento de estas actividades, se concluyó lo siguiente para cada una, producto de la verificación de información realizada para el periodo comprendido entre el 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025:*		

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

AUTO 11208 DE 15 DE DICIEMBRE DE 2025

Inventario de viviendas y cumplimiento de 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.***

"(…)

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 0801 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 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 0801 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 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. (…)"

- ***Solicitud de información Entidades Oficiales***

"(…)

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*

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

AUTO 11208 DE 15 DE DICIEMBRE DE 2025

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. (…)"

- ***Caracterización acústica de emisión de ruido***

"(…)

Conclusión:

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 suple las obligaciones definidas en la Resolución 801 de 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***

"(…)

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***

"(…)

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

AUTO 11208 DE 15 DE DICIEMBRE DE 2025

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***

  "(…)

  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 de reunión de seguimiento y control ambiental No. 888 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 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.

  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***

  "(…)

  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 de suelo***

  "(…)

  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. (…)"*

Diseño y construcción de barreras

- ***Alistamiento de información acústica, ambiental, aeronáutica, operacional y ATS***

  "(…)

  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.*

  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. (…)"

- ***Justificación y gestión de recursos públicos (vigencia futura)***

  "(…)

  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

AUTO 11208 DE 15 DE DICIEMBRE DE 2025		
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 No 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 0801 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. (…)" *De acuerdo con lo descrito, al no contar con información adicional posterior al 11 de noviembre de 2025 en atención a este requerimiento por parte de la AEROCIVIL, se confirma su incumplimiento y se hace la reiteración respectiva.*		
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.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Numeral 7 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*		
Análisis del cumplimiento		
En lo que refiere al presente requerimiento, en primer lugar, es necesario señalar que, de la verificación de la documentación que reposa en el Sistema de Información de Licencias Ambientales - SILA de esta Autoridad, para el periodo objeto de seguimiento comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, no se observan radicados asociados a la respuesta por parte de AEROCIVIL <u>a los requerimientos reiterados</u> definidos en el artículo primero del Auto 11208 del 15 de diciembre de 2025. *Ahora bien, para efectos del presente seguimiento en relación con el formato ICA 3a del ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025), objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, se precisa que este no fue incluido por parte del titular de la licencia ambiental, por lo tanto ello no posibilita contar con información que allí hubiese podido registra la AEROCIVIL frente a este requerimiento, teniendo en cuenta que el mismo se originó en el numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022.* *Adicional a lo anterior, cabe recordar que, en seguimiento documental específico realizado al plan de acción en el año 2025 (periodo 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025), registrado en concepto técnico No 11204 del 10 de diciembre de 2025 acogido por Auto 11208 del 15 de diciembre de 2025, fue verificada la información correspondiente al cumplimiento de esta obligación, bajo el entendido de que las acciones del*		

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

AUTO 11208 DE 15 DE DICIEMBRE DE 2025

cronograma a las cuales hace referencia corresponden a las siguientes siendo estas las comprendidas para el segundo semestre de 2023 y primer semestre de 2024 según lo establecido en el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022.

(Ver tabla de la página 1353 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)

De esta manera sobre la verificación al cumplimiento de estas actividades, se concluyó lo siguiente para cada una, producto de la verificación de información realizada para el periodo comprendido entre el 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025:

Inventario de viviendas y cumplimiento de la norma de ruido

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

  "(…)

  ***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.*

  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 señalado en el acápite de cumplimiento de actos administrativos, contenido en el 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 0801 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. (…)"

- *Estudios de procedimientos operacionales*

  "(…)

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

AUTO 11208 DE 15 DE DICIEMBRE DE 2025

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 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*

"(…)

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*

"(…)

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 aun 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. (…)"

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*

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

AUTO 11208 DE 15 DE DICIEMBRE DE 2025		
"(…) ***Conclusión:*** *Teniendo en cuenta que a la fecha de elaboración del presente concepto técnico 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. (…)"* *De acuerdo con lo descrito, al no contar con información adicional posterior al 11 de noviembre de 2025 en atención a este requerimiento por parte de la AEROCIVIL, se confirma su incumplimiento y se hace la reiteración respectiva.*		
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.*	***Temporal***	***NO***
Análisis del cumplimiento		
En lo que refiere al presente requerimiento, en primer lugar, es necesario señalar que, de la verificación de la documentación que reposa en el Sistema de Información de Licencias Ambientales - SILA de esta Autoridad, para el periodo objeto de seguimiento comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, no se observan radicados asociados a la respuesta por parte de AEROCIVIL a los requerimientos reiterados definidos en el artículo primero del Auto 11208 del 15 de diciembre de 2025. *Ahora bien, para efectos del presente seguimiento en relación con el formato ICA 3a del ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025), objeto de verificación en el presente seguimiento ambiental, se precisa que este no fue incluido por parte del titular de la licencia ambiental, por lo tanto ello no posibilita contar con información que allí hubiese podido registra la AEROCIVIL frente a este requerimiento, teniendo en cuenta que el mismo se originó en el numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022.* *Adicional a lo anterior, cabe recordar que, en seguimiento documental específico realizado al plan de acción en el año 2025 (periodo 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025), registrado en concepto técnico No 11204 del 10 de diciembre de 2025 acogido por Auto 11208 del 15 de diciembre de 2025, fue verificada la información correspondiente al cumplimiento de esta obligación, bajo el entendido de que las acciones del cronograma sobre construcción de barreras acústicas a las cuales hace referencia corresponden a las siguientes siendo estas las comprendidas para el segundo semestre de 2024 y primer semestre de 2025 según lo establecido en el numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022* *(Ver tabla de la página 1357 del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026)* *De esta manera sobre la verificación al cumplimiento de estas actividades, se concluyó lo siguiente para cada una, producto de la verificación de información realizada para el periodo comprendido entre el 17 de abril de 2024 al 11 de noviembre de 2025:* ***Diseño y construcción de barreras***		

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

AUTO 11208 DE 15 DE DICIEMBRE DE 2025

- *Ejecución de los estudios de factibilidad y diseño e interventoría*

"(…) 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 0801 del 22 de abril de 2022, pues para la fecha de elaboración del presente concepto técnico (noviembre de 2025), 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 (…)"*

- *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 0801 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

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

AUTO 11208 DE 15 DE DICIEMBRE DE 2025		
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 (…)"* *De acuerdo con lo descrito, al no contar con información adicional posterior al 11 de noviembre de 2025 en atención a este requerimiento por parte de la AEROCIVIL, se confirma su incumplimiento y se hace la reiteración respectiva.*		
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.*	***Temporal***	***NO***
Reiteraciones		
• *Literales a, m, n del numeral 1 del artículo segundo del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.*		
Análisis del cumplimiento		
En lo que refiere al presente requerimiento, en primer lugar, es necesario señalar que, de la verificación de la documentación que reposa en el Sistema de Información de Licencias Ambientales - SILA de esta Autoridad, para el periodo objeto de seguimiento comprendido entre el 14 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, no se observan radicados asociados a la respuesta por parte de AEROCIVIL al Auto 11208 del 15 de diciembre de 2025. *Ahora bien, en relación con el formato ICA 3A, se precisa que este no fue remitido por el titular. Si bien, por razones de temporalidad, para el periodo evaluado no aplica la inclusión de la respuesta al Auto 11208 de 2025, sí resultaba procedente la verificación de la información asociada al Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024, el cual contiene los requerimientos, en tanto el Auto 11208 corresponde a las reiteraciones.* *En este sentido, la no presentación del formato ICA 3A impide verificar la trazabilidad de la información reportada y la atención estructurada de los requerimientos establecidos por esta Autoridad.* *Adicionalmente, se evidenció que el titular presentó información mediante las siguientes comunicaciones:*		

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

AUTO 11208 DE 15 DE DICIEMBRE DE 2025
• *Radicado ANLA 20256200579152 del 21 de mayo de 2025, mediante el cual se allegan ajustes a medidas de manejo, seguimiento y monitoreo del componente atmosférico, en el marco del Auto 11705 de 2024.* • *Radicado ANLA 20256201374622 del 6 de noviembre de 2025, correspondiente a una respuesta parcial al Auto 11705 de 2024, en la cual se abordan únicamente algunos aspectos, tales como la georreferenciación de estaciones, criterios de localización, cobertura de la red de monitoreo y aplicación del protocolo de medición.* *No obstante, dicha respuesta es de carácter parcial y se limita a algunos subnumerales del acto administrativo, sin evidenciar una respuesta específica a la presente obligación, lo cual impide establecer su cumplimiento.* *En consecuencia, no se evidencia el cumplimiento del requerimiento para el periodo objeto de seguimiento.*

(…)"

OBLIGACIONES CUMPLIDAS Y CONCLUIDAS.

De conformidad con el análisis efectuado en el presente seguimiento y que aparece consignado en el Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026, los requerimientos u obligaciones formulados e impuestos respectivamente en su momento por parte de esta Autoridad Nacional y que se relacionan a continuación, fueron cumplidos por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, por tanto, no se continuará realizando seguimiento ambiental:

Auto 3072 de 1 de octubre de 2012:

- **Numeral 7 del artículo primero:** Relacionado con realizar de forma conjunta con el Concesionario OPAIN S.A., el manejo de las conexiones erradas que están aportando aguas contaminadas (con grasas) a los canales que son responsabilidad de la AEROCIVIL (canal ubicado al costado oriental de la pista norte coordenadas planas magna sirgas origen Bogotá E994786.62, N1010461.58 y canal a la salida de TABSA en las coordenadas planas magna sirgas origen Bogotá E994725.34, N1010305.78) adicional a lo anterior, debe presentar el soporte de las medidas implementadas para evitar que se aporte material contaminado (grasas, sedimento, residuos sólidos) a los canales concesionados. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 2015018340-1-000 del día 7 de abril de 2015.

Auto 1678 del 19 de abril de 2018:

- **Literal c del numeral 1 del artículo segundo:** Relacionado con realizar de forma conjunta con el Concesionario OPAIN S.A., el manejo de las conexiones erradas que están aportando aguas contaminadas (con grasas) a los canales que son responsabilidad de la AEROCIVIL (canal ubicado al costado oriental de la pista norte coordenadas planas magna sirgas origen Bogotá E994786.62, N1010461.58 y canal a la salida de TABSA en las coordenadas planas magna sirgas origen Bogotá E994725.34, N1010305.78) adicional a lo anterior, debe presentar el soporte de las medidas implementadas para evitar que se aporte material contaminado (grasas, sedimento, residuos sólidos) a los canales concesionados. Se

establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 2015018340-1-000 del día 7 de abril de 2015.

Auto 6789 del 28 de agosto de 2019:

- **Subnumeral 11.3 del numeral 11 del artículo primero:** Relacionado con realizar de forma conjunta con el Concesionario OPAIN S.A., el manejo de las conexiones erradas que están aportando aguas contaminadas (con grasas) a los canales que son responsabilidad de la AEROCIVIL (canal ubicado al costado oriental de la pista norte coordenadas planas magna sirgas origen Bogotá E994786.62, N1010461.58 y canal a la salida de TABSA en las coordenadas planas magna sirgas origen Bogotá E994725.34, N1010305.78) adicional a lo anterior, debe presentar el soporte de las medidas implementadas para evitar que se aporte material contaminado (grasas, sedimento, residuos sólidos) a los canales concesionados. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 2015018340-1-000 del día 7 de abril de 2015.

Auto 620 del 15 de febrero de 2021:

- **Numeral 76 del artículo primero**: Relacionado con realizar de forma conjunta con el Concesionario OPAIN S.A., el manejo de las conexiones erradas que están aportando aguas contaminadas (con grasas) a los canales que son responsabilidad de la AEROCIVIL (canal ubicado al costado oriental de la pista norte coordenadas planas magna sirgas origen Bogotá E994786.62, N1010461.58 y canal a la salida de TABSA en las coordenadas planas magna sirgas origen Bogotá E994725.34, N1010305.78) adicional a lo anterior, debe presentar el soporte de las medidas implementadas para evitar que se aporte material contaminado (grasas, sedimento, residuos sólidos) a los canales concesionados. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 2015018340-1-000 del día 7 de abril de 2015.

Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021:

- **Subnumeral 18.7 del numeral 18 del artículo séptimo:** Relacionada con ajustar la Ficha PMA-PGS-04 Educación y capacitación ambiental al personal vinculado a la operación del proyecto, en el sentido de incluir en las actividades a desarrollar, capacitaciones dirigidas a los representantes de las aerolíneas de carga y pasajeros que hacen uso del Aeropuerto El Dorado en las que se les dé a conocer las medidas y restricciones que les aplica de conformidad con lo estipulado en las fases autorizadas en la modificación de la licencia ambiental, según la etapa que se esté implementado. Se establece el cumplimiento definitivo de la presente obligación, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

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

- **Subnumeral 1.3 del numeral 1 del artículo noveno:** Relacionada con ajustar el programa de manejo PSM-01 Manejo y control de ruido, incluyendo la actividad de operación 24 horas del SVC los 365 días del año. Se establece el cumplimiento definitivo de la presente obligación, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025.

- **Subnumeral 9.5 del numeral 9 del artículo noveno:** Relacionada con ajustar la Ficha de seguimiento y monitoreo PMS-PGS-01 Gestión Socioeconómica. Se establece el cumplimiento definitivo de la presente obligación, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Subnumeral 11.2 del numeral 11 del artículo noveno:** Relacionada ajustar la Ficha PSM-12 Implementación de obras menores y de infraestructura, Se establece el cumplimiento definitivo de la presente obligación, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025.

- **Subnumeral 11.4 del numeral 11 del artículo noveno:** Relacionada con ajustar la Ficha PSM-12 Implementación de obras menores y de infraestructura, en el sentido de incluir el seguimiento y monitoreo de cada uno de los programas de manejo planteados, junto con los indicadores asociados. Se establece el cumplimiento definitivo de la presente obligación, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025.

- **Subnumeral 11.6 del numeral 11 del artículo noveno:** Relacionada con el ajuste eliminando toda información que hace referencia a que se remitirán a la ANLA los informes de interventoría para su verificación, e indicar que la información del seguimiento y monitoreo será presentada en los Informes de Cumplimiento Ambiental – ICA. Se establece el cumplimiento definitivo de la presente obligación, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025.

- **Subnumeral 11.7 del numeral 11 del artículo noveno:** Respecto del ajuste de la Ficha PSM-12 Implementación de obras menores y de infraestructura, en el sentido de incluir la información del seguimiento a los programas que fueron requeridos en el Plan de Manejo del Medio biótico, referentes al Manejo de la Revegetalización y la Protección de avifauna, Se establece el cumplimiento definitivo de la presente obligación, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025.

Acta 473 del 5 de octubre de 2021:

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

- **Requerimiento 37:** Relacionado con realizar de forma conjunta con el Concesionario OPAIN S.A., el manejo de las conexiones erradas que están aportando aguas contaminadas (con grasas) a los canales que son responsabilidad de la AEROCIVIL (canal ubicado al costado oriental de la pista norte coordenadas planas magna sirgas origen Bogotá E994786.62, N1010461.58 y canal a la salida de TABSA en las coordenadas planas magna sirgas origen Bogotá E994725.34, N1010305.78) adicional a lo anterior, debe presentar el soporte de las medidas implementadas para evitar que se aporte material contaminado (grasas, sedimento, residuos sólidos) a los canales concesionados. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 2015018340-1-000 del día 7 de abril de 2015.

- **Numeral 1 del requerimiento 73:** Relacionado con presentar un informe técnico que exponga los análisis que llevaron a concluir que se requieren solamente veinticinco (25) estaciones y se especifique claramente, como están operando las cinco (5) móviles. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.

- **Literal a y c del numeral 2 del requerimiento 73:** Relacionado con presentar información complementaria en los próximos monitoreos de ruido. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.

- **Literal a, b, c, d y e del numeral 3 requerimiento 73:** Relacionado con presentar informes OACI. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.

Acta 562 del 31 de agosto de 2022:

- **Requerimiento 7:** Relacionado con realizar de forma conjunta con el Concesionario OPAIN S.A., el manejo de las conexiones erradas que están aportando aguas contaminadas (con grasas) a los canales que son responsabilidad de la AEROCIVIL (canal ubicado al costado oriental de la pista norte coordenadas planas magna sirgas origen Bogotá E994786.62, N1010461.58 y canal a la salida de TABSA en las coordenadas planas magna sirgas origen Bogotá E994725.34, N1010305.78) adicional a lo anterior, debe presentar el soporte de las medidas implementadas para evitar que se aporte material contaminado (grasas, sedimento, residuos sólidos) a los canales concesionados. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 2015018340-1-000 del día 7 de abril de 2015.

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

- **Literal a de requerimiento 25:** Relacionado con presentar un informe técnico que exponga los análisis que llevaron a concluir que se requieren solamente veinticinco (25) estaciones y se especifique claramente, como están operando las cinco (5) móviles. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.

- **Ordinales i y iii del literal b del requerimiento 25:** Relacionado con presentar información complementaria en los próximos monitoreos de ruido. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.

- **Ordinales i, ii, iii, iv, v del literal c del requerimiento 25:** Relacionado con presentar informes OACI. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.

- **Requerimiento 59**: Relacionado con presentar los soportes documentales correspondientes al año 2021 sobre la implementación de la medida "Aerocivil hará un sondeo de opinión entre las JAC de los barrios beneficiados, algunos padres de los niños beneficiados, y el Comité Comunitario Coordinador, para establecer su percepción sobre las acciones ejecutadas dentro de esta medida. Estos resultados permitirán establecer la necesidad de hacer ajustes o modificaciones en las estrategias empleadas, o por el contrario darle continuidad." Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Requerimiento 62**: Relacionado con presentar los soportes documentales que den cuenta de la implementación para el año 2021 de la medida "Sondeo sobre el funcionamiento y utilidad del sistema de PQRS" incluida en la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-04 Atención a la comunidad. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

<u>Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022:</u>

- **Literal c del numeral 1 del artículo segundo:** Relacionada con con incluir la acción de definición de áreas acústicas de alta sensibilidad en el área de influencia específica a establecer, actividad que hace parte del cronograma, Se establece el cumplimiento definitivo de la presente obligación, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la 20256201264962 y 20256201264922 del 14 de octubre de 2025.

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

Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023:

- **Literal e del subnumeral 2.8 del numeral 2 del artículo primero:** Relacionado con presentar el ajuste de la ficha de seguimiento y monitoreo PMS-PGS-01 Gestión Socioeconómica, en el sentido de establecer las acciones generales a adelantar en caso de encontrar una baja eficacia de los programas socioeconómicos del PMA. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Subnumeral 1.1 del numeral 1 del artículo tercero:** Relacionado con presentar la identificación de las unidades territoriales menores (localidades/barrios/sectores) de la ciudad de Bogotá que se encuentran fuera del área de influencia establecida para el proyecto que pueden ser objeto de impactos asociados a ruido aeronáutico motivado por los cambios en procedimientos PBN y trayectorias aéreas implementadas por la AEROCIVIL tanto hacia el norte como hacia el sur de la ciudad de Bogotá a partir del 18 de mayo de 2023. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025.

- **Numeral 1 del artículo séptimo:** Relacionado con ajustar en la página web de la AEROCIVIL el enlace "Gestión ambiental control fauna/Reunión Informativa" en el sentido de permitir la visualización de los soportes incluidos en ese espacio virtual, del ajuste se deben remitir los soportes documentales pertinentes (registros fotográficos, link de acceso, entre otros). Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través del formato ICA 3a incluido en el ICA 20.

- **Numeral 2 del artículo séptimo:** Relacionado con presentar soportes de entrega (planillas de entrega, soportes de envío a través de medios electrónicos como correo, WhatsApp, entre otros) del boletín ambiental que contenga el desarrollo y/o ejecución de actividades correspondientes al primer semestre del año 2022. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Subnumeral 1.3 del numeral 1 del artículo octavo:** Relacionado con ajustar la Ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación, en el sentido de incluir el desarrollo de reuniones trimestrales a partir de la fecha implementación de actualizaciones de procedimientos PBN y trayectorias aéreas por espacio mínimo de un (1) año, dirigidas a las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros de las unidades territoriales identificadas tanto del área de influencia del proyecto como fuera de ésta, espacios en los cuales se deberán abordar temáticas asociadas al avance de la implementación de los nuevos procedimientos PBN y trayectorias aéreas, así como de las medidas empleadas

para la mitigación o manejo de impactos identificados, atención y seguimiento a las PQRSD recepcionadas producto de la implementación de tales procedimientos y trayectorias. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025.

Acta 888 del 6 de diciembre de 2023:

- **Requerimiento 7:** Relacionado con realizar de forma conjunta con el Concesionario OPAIN S.A., el manejo de las conexiones erradas que están aportando aguas contaminadas (con grasas) a los canales que son responsabilidad de la AEROCIVIL (canal ubicado al costado oriental de la pista norte coordenadas planas magna sirgas origen Bogotá E994786.62, N1010461.58 y canal a la salida de TABSA en las coordenadas planas magna sirgas origen Bogotá E994725.34, N1010305.78) adicional a lo anterior, debe presentar el soporte de las medidas implementadas para evitar que se aporte material contaminado (grasas, sedimento, residuos sólidos) a los canales concesionados. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 2015018340-1-000 del día 7 de abril de 2015.

- **Requerimiento 15:** Relacionado con presentar el ajuste de las acciones a desarrollar en la Ficha PSM-12 Implementación de obras menores y de infraestructura, especificando cuales son los mecanismos mencionados en el objetivo expresado en la ficha de seguimiento y control. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025.

- **Requerimiento 16:** Relacionado con presentar el ajuste de la Ficha PSM-12 Implementación de obras menores y de infraestructura, en el sentido de incluir el seguimiento y monitoreo de cada uno de los programas de manejo planteados, junto con los indicadores de seguimiento y monitoreo que permitan verificar el cumplimiento de estos, teniendo en cuenta todos los ajustes requeridos. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025.

- **Requerimiento 17:** Relacionado con presentar el ajuste de la Ficha PSM-12 Implementación de obras menores y de infraestructura, en el sentido de eliminar toda información que hace referencia a que se remitirán a la ANLA los informes de interventoría para su verificación, e indicar que la información del seguimiento y monitoreo será presentada en los ICA. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025.

- **Requerimiento 18:** Relacionado con presentar el ajuste de la Ficha el ajuste de la Ficha PSM-12 Implementación de obras menores y de infraestructura, en el sentido de incluir la información del seguimiento a los programas que fueron requeridos en el Plan de Manejo del Medio biótico, referentes al Manejo de la Revegetalización y la Protección de avifauna. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025.

- **Numeral 6 del requerimiento 22:** Relacionado con ajustar la Ficha PMA-PGS-04 Educación y capacitación ambiental al personal vinculado a la operación del proyecto, en el sentido de incluir en las actividades a desarrollar, capacitaciones dirigidas a los representantes de las aerolíneas de carga y pasajeros que hacen uso del Aeropuerto El Dorado en las que se les dé a conocer las medidas y restricciones que les aplica de conformidad con lo estipulado en las fases autorizadas en la modificación de la licencia ambiental, según la etapa que se esté implementado. Para esta medida se deben establecer los indicadores y soportes de verificación de cumplimiento necesarios, y debe incluirse en el cronograma con una periodicidad semestral. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025

- **Requerimiento 41**: Relacionado con presentar los soportes documentales correspondientes al año 2021 sobre la implementación de la medida "Aerocivil hará un sondeo de opinión entre las JAC de los barrios beneficiados, algunos padres de los niños beneficiados, y el Comité Comunitario Coordinador, para establecer su percepción sobre las acciones ejecutadas dentro de esta medida. Estos resultados permitirán establecer la necesidad de hacer ajustes o modificaciones en las estrategias empleadas, o por el contrario darle continuidad." Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Requerimiento 44**: Relacionado con presentar los soportes documentales que den cuenta de la implementación para el año 2021 de la medida "Sondeo sobre el funcionamiento y utilidad del sistema de PQRS" incluida en la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-04 Atención a la comunidad. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Numeral 1 del requerimiento 51:** Relacionado con excluir del análisis de evaluación económica del proyecto, el impacto de modificación de las actividades económicas de la zona. Se considera procedente excluir el presente requerimiento bajo el entendido que el

titular del proyecto presentó soporte de lo requerido a través de la comunicación con radicado 20246201425222 del 6 de diciembre de 2024.

- **Numeral 2 del requerimiento 51:** Relacionado con excluir del análisis de internalización del proyecto, el impacto incremento en los niveles de presión sonora. Se considera procedente excluir el presente requerimiento bajo el entendido que el titular del proyecto presentó soporte de lo requerido a través de la comunicación con radicado 20246201425222 del 6 de diciembre de 2024.

- **Requerimiento 62:** Relacionado con presentar los registros de las evaluaciones aplicadas a participantes en las actividades de educación, sensibilización y Grupo de extensión y proyección social del CEA, ejecutadas por la AEROCIVIL durante el segundo semestre de 2022 y reportadas en el ICA 16 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022). Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025.

- **Requerimiento 67:** Relacionado con presentar los soportes documentales asociados a "Formato que consigne, como mínimo la verificación de la aplicación y cumplimiento de cada uno de los programas del Plan de Gestión Social según el cronograma establecido" e "Informe de cumplimiento de los indicadores de gestión", correspondientes al periodo 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). Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025.

Resolución 3094 del 27 de diciembre de 2023:

- **Numerales 1 y 2 del artículo cuarto:** Relacionada con presentar el complemento de la ficha de manejo Ficha PMA-01. "Manejo y Control del Ruido". Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025.

Auto 5532 del 18 de julio de 2024

- **Literal a del numeral 1 del artículo primero:** Relacionado con presentar ajustes a la propuesta metodológica en su segunda parte, asociada con las características técnicas de modelación, particularmente, en relación con la propuesta de modelación presentada por la AEROCIVIL para la evaluación de los indicadores LAeqD, LAeqN, LAEQ 24 horas y LDN. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la 20256201264962 y 20256201264922 del 14 de octubre de 2025.

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

- **Literal a del numeral 2 del artículo primero:** Relacionado con incluir la acción de definición de áreas acústicas de alta sensibilidad en el área de influencia específica a establecer, actividad que hace parte del cronograma impuesto por esta Autoridad mediante el artículo segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la 20256201264962 y 20256201264922 del 14 de octubre de 2025.

- **Literal b del numeral 2 del artículo segundo:** Relacionado con incluir como parte de la metodología los criterios para tener en cuenta por parte de la AEROCIVIL para definir las áreas acústicas de alta sensibilidad en el área de influencia específica a establecer para la operación del recinto de prueba de motores en fase III. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la 20256201264962 y 20256201264922 del 14 de octubre de 2025.

Acta 550 del 5 de agosto de 2024:

- **Requerimiento 5:** Relacionado con realizar de forma conjunta con el Concesionario OPAIN S.A., el manejo de las conexiones erradas que están aportando aguas contaminadas (con grasas) a los canales que son responsabilidad de la AEROCIVIL (canal ubicado al costado oriental de la pista norte coordenadas planas magna sirgas origen Bogotá E994786.62, N1010461.58 y canal a la salida de TABSA en las coordenadas planas magna sirgas origen Bogotá E994725.34, N1010305.78) adicional a lo anterior, debe presentar el soporte de las medidas implementadas para evitar que se aporte material contaminado (grasas, sedimento, residuos sólidos) a los canales concesionados. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 2015018340-1-000 del día 7 de abril de 2015.

- **Requerimiento 12:** Relacionado con presentar el ajuste de las acciones a desarrollar en la Ficha PSM-12 Implementación de obras menores y de infraestructura, especificando cuales son los mecanismos mencionados en el objetivo expresado en la ficha de seguimiento y control. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025.

- **Requerimiento 13:** Relacionado con presentar el ajuste de la Ficha PSM-12 Implementación de obras menores y de infraestructura, en el sentido de incluir el seguimiento y monitoreo de cada uno de los programas de manejo planteados, junto con los indicadores de seguimiento y monitoreo que permitan verificar el cumplimiento de estos, teniendo en cuenta todos los ajustes requeridos. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025.

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

- **Requerimiento 14:** Relacionado con presentar el ajuste de la Ficha PSM-12 Implementación de obras menores y de infraestructura, en el sentido de eliminar toda información que hace referencia a que se remitirán a la ANLA los informes de interventoría para su verificación, e indicar que la información del seguimiento y monitoreo será presentada en los ICA. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025.

- **Requerimiento 15:** Relacionado con presentar el ajuste de la Ficha el ajuste de la Ficha PSM-12 Implementación de obras menores y de infraestructura, en el sentido de incluir la información del seguimiento a los programas que fueron requeridos en el Plan de Manejo del Medio biótico, referentes al Manejo de la Revegetalización y la Protección de avifauna. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025.

- **Numeral 6 del requerimiento 29**: Relacionado con ajustar la Ficha PMA-PGS-04 Educación y capacitación ambiental al personal vinculado a la operación del proyecto, en el sentido de incluir en las actividades a desarrollar, capacitaciones dirigidas a los representantes de las aerolíneas de carga y pasajeros que hacen uso del Aeropuerto El Dorado en las que se les dé a conocer las medidas y restricciones que les aplica de conformidad con lo estipulado en las fases autorizadas en la modificación de la licencia ambiental, según la etapa que se esté implementado. Para esta medida se deben establecer los indicadores y soportes de verificación de cumplimiento necesarios, y debe incluirse en el cronograma con una periodicidad semestral. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Requerimiento 33**: Relacionado con presentar los soportes documentales correspondientes al año 2021 sobre la implementación de la medida “Aerocivil hará un sondeo de opinión entre las JAC de los barrios beneficiados, algunos padres de los niños beneficiados, y el Comité Comunitario Coordinador, para establecer su percepción sobre las acciones ejecutadas dentro de esta medida. Estos resultados permitirán establecer la necesidad de hacer ajustes o modificaciones en las estrategias empleadas, o por el contrario darle continuidad.” Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Requerimiento 34**: Relacionado con presentar los soportes documentales que den cuenta de la implementación para el año 2021 de la medida “Sondeo sobre el funcionamiento y utilidad del sistema de PQRS” incluida en la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-04

Atención a la comunidad. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Numeral 2 del requerimiento 37:** Relacionado con presentar los registros de las evaluaciones aplicadas a participantes en las actividades de educación, sensibilización y Grupo de extensión y proyección social del CEA, ejecutadas por la AEROCIVIL durante el segundo semestre de 2022 y reportadas en el ICA 16 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022). Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025.

- **Requerimiento 41:** Relacionado con presentar los soportes documentales asociados a "Formato que consigne, como mínimo la verificación de la aplicación y cumplimiento de cada uno de los programas del Plan de Gestión Social según el cronograma establecido" e "Informe de cumplimiento de los indicadores de gestión", correspondientes al periodo 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). Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025.

- **Numeral 5 del requerimiento 47**: Relacionado con presentar el ajuste de la ficha de seguimiento y monitoreo PMS-PGS-01 Gestión Socioeconómica, en el sentido de establecer las acciones generales a adelantar en caso de encontrar una baja eficacia de los programas socioeconómicos del PMA. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Requerimiento 49:** Relacionado con presentar la identificación de las unidades territoriales menores (localidades/barrios/sectores) de la ciudad de Bogotá que se encuentran fuera del área de influencia establecida para el proyecto que pueden ser objeto de impactos asociados a ruido aeronáutico motivado por los cambios en procedimientos PBN y trayectorias aéreas implementadas por la AEROCIVIL tanto hacia el norte como hacia el sur de la ciudad de Bogotá a partir del 18 de mayo de 2023. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025.

- **Requerimiento 50:** Relacionado con presentar cronograma de realización de actividades de sensibilización, información y divulgación dirigidas a comunidades, autoridades locales,

organizaciones sociales, entre otros de las unidades territoriales menores identificadas, acerca de los cambios realizados e implementados en los procedimientos aéreos y trayectorias a partir del 18 de mayo de 2023. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025.

- **Numeral 1 del requerimiento 61:** Relacionado con excluir de la evaluación económica del proyecto, el impacto modificación de las actividades económicas de la zona. Se considera procedente excluir el presente requerimiento bajo el entendido que el titular del proyecto presentó soporte de lo requerido a través de la comunicación con radicado ANLA 20246201425222 del 6 de diciembre de 2024.

- **Numeral 2 del requerimiento 61:** Relacionado con excluir de la evaluación económica del proyecto, el impacto modificación de las actividades económicas de la zona. Se considera procedente excluir el presente requerimiento bajo el entendido que el titular del proyecto presentó soporte de lo requerido a través de la comunicación con radicado 20246201425222 del 6 de diciembre de 2024.

- **Numerales 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9 del requerimiento 62:** Relacionado Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025.

- **Numeral 2 del requerimiento 69:** Relacionado con ajustar el formato de evaluación para las actividades de educación y sensibilización denominado *“Encuesta de Satisfacción”,* el cual debe incluir como mínimo la fecha de diligenciamiento, la actividad y las temáticas objeto de evaluación. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Numeral 1 del requerimiento 70:** Relacionado con presentar en atención de la medida *“Página web de la AEROCIVIL”* incluida en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y Comunicación, los soportes documentales o virtuales (registros fotográficos, enlaces, links, entre otros) que den cuenta de la actualización de la página web www.aerocivil.gov.co para el año 2023 y primer semestre del año 2024, específicamente en lo que corresponde al link “Gestión Ambiental y Control Fauna” slide “Mapas de Ruido” y “Estudios”, boletines informativos, inicio de la operación del recinto de prueba de motores en fase II y localización actualizada de la red de monitoreo. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que se evidencia su cumplimiento en la página web de la AEROCIVIL https://www.aerocivil.gov.co/

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

- **Numeral 3 del requerimiento 70**: Relacionado con presentar soportes documentales (registros de entrega, actas, entre otros) que den cuenta de la entrega física del boletín ambiental a las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros de área de influencia correspondiente al municipio de Funza durante el periodo del ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023), en cumplimiento de la medida de manejo "Entrega Boletines Ambientales". Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Ordinales i, ii, iii del numeral 4 requerimiento 70:** Relacionado con presentar soportes documentales (acta, registros de asistencia, entre otros) que den cuenta del desarrollo de las siguientes actividades durante el periodo del ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023) de la socialización Estudio de Avifauna realizada con la comunidad e integrantes del Comité Aeroportuario del Municipio de Funza el día 9 de septiembre de 2023; socialización de resultados de medición de ruido realizada con la Junta Administradora Local de Barrios Unidos el día 17 de octubre de 2023 y socialización de resultados de calidad de aire realizada con la comunidad e integrantes del Comité Aeroportuario del Municipio de Funza el día 27 de octubre de 2023. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Numeral 5 del requerimiento 70:** Relacionado con presentar soportes documentales que demuestren el cumplimiento de la obligación "Realizar un sondeo de opinión entre las autoridades que usualmente son informadas" que hace parte de la medida de manejo "Reuniones Informativas de Avance" durante el periodo de los ICA 17 (1 de enero a 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023). Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Numeral 6 del requerimiento 70:** Relacionado con presentar soportes documentales que den cuenta del desarrollo de reuniones informativas de avance en las cuales se incluya el suministro de información a la comunidad, autoridades, organizaciones y demás de las unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del proyecto, respecto a lo establecido en la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022 expedida por la ANLA, mediante la cual es autorizada la operación del recinto de prueba de motores en condiciones de fase II. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Numeral 7 del requerimiento 70:** Relacionado con presentar el diligenciamiento y análisis del indicador de efectividad y cumplimiento AC=Número de espacios de información actualización/Número de espacios de información propuestos*100, según la

implementación que se haya dado de las acciones correspondientes para el periodo del ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2023). Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Numeral 1 del requerimiento 72:** Relacionado con presentar soportes sobre el desarrollo de capacitaciones dirigidas a entidades del área de influencia correspondiente a las localidades de Fontibón y Engativá y del municipio. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Numeral 2 del requerimiento 72:** Relacionado con presentar soportes sobre el desarrollo de capacitaciones dirigidas a Juntas de Acción Comunal - JAC del área de influencia correspondiente al municipio de Funza. Así como el diligenciamiento del indicador de cumplimiento según corresponda. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Requerimiento 73:** Relacionado con presentar el diligenciamiento del indicador de efectividad y cumplimiento "A=Número de trabajadores con proceso inducción/Número de trabajadores vinculados al proyecto*100" asociado a la medida "Inducciones", para el periodo del ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2023). Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025.

- **Requerimiento 74:** Relacionado con presentar los soportes documentales asociados a "Formato que consigne, como mínimo la verificación de la aplicación y cumplimiento de cada uno de los programas del Plan de Gestión Social según el cronograma establecido" e "Informe de cumplimiento de los indicadores de gestión", correspondientes al periodo del ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023). Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025.

<u>Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024:</u>

- **Numeral 1 del artículo primero:** Relacionado con ajustar el programa de manejo PSM-01 Manejo y control de ruido en el sentido de incluir la actividad descrita en el subnumeral 1.3 relacionada con que el SVCA deberá operar las 24 horas, los 365 días del año de forma

continua e ininterrumpida, por lo que deberá contar con sistemas de alimentación de respaldo que garanticen la continuidad de la operación de las estaciones de monitoreo de ruido inteligente. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025.

- **Numeral 2 del artículo primero:** Relacionado con presentar los soportes documentales que permitan evidenciar el ajuste de la Ficha PSM-02 Manejo y control de calidad de aire en el sentido de incluir la modelación de calidad del aire como una actividad periódica y permanente, a realizarse mínimo anualmente. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025.

- **Numeral 10 del artículo primero:** Relacionado con incluir como complemento de la medida 7 que hace parte de la Ficha de manejo PMA- 01. *"Manejo y Control del Ruido"*, acciones que se relacionan con el procedimiento de abatimiento de ruido. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025.

- **Numeral 11 del artículo primero:** Relacionado con presentar soportes documentales que permitan evidenciar la actualización de la medida 9 que hace parte de la Ficha de manejo PMA- 01*. "Manejo y Control del Ruido",* en el sentido de incluir acciones que se relacionan con la posibilidad de cambiar los procedimientos PBN. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025.

- **Literal a de numeral 25 del artículo primero:** Relacionado con presentar un informe técnico que exponga los análisis que llevaron a concluir que se requieren solamente veinticinco (25) estaciones y se especifique claramente, como están operando las cinco (5) móviles. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.

- **Ordinales i y iii del literal b del numeral 25 del artículo primero:** Relacionado con presentar información complementaria en los próximos monitoreos de ruido. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.

- **Ordinales i, ii, iii, iv y v del literal c del numeral 25 del artículo primero:** Relacionado con presentar informes OACI. Se establece el cumplimiento definitivo del presente

requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.

- **Literal f del numeral 3 del artículo segundo:** Relacionado con presentar para cada periodo de evaluación de los ICA 15, 17 y 18 las estaciones pertenecientes a la red de monitoreo de ruido del SVCA y del CMAA que realizaron seguimiento y aplicación en el marco de ejecución del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado. Lo anterior en cumplimiento a la submedida 4 de la medida de seguimiento 1. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.

Acta 509 del 12 de agosto de 2025:

- **Requerimiento 6:** Relacionado con realizar de forma conjunta con el Concesionario OPAIN S.A., el manejo de las conexiones erradas que están aportando aguas contaminadas (con grasas) a los canales que son responsabilidad de la AEROCIVIL (canal ubicado al costado oriental de la pista norte coordenadas planas magna sirgas origen Bogotá E994786.62, N1010461.58 y canal a la salida de TABSA en las coordenadas planas magna sirgas origen Bogotá E994725.34, N1010305.78) adicional a lo anterior, debe presentar el soporte de las medidas implementadas para evitar que se aporte material contaminado (grasas, sedimento, residuos sólidos) a los canales concesionados. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 2015018340-1-000 del día 7 de abril de 2015.

- **Requerimiento 13:** Relacionado con presentar el ajuste de las acciones a desarrollar en la Ficha PSM-12 Implementación de obras menores y de infraestructura, especificando cuales son los mecanismos mencionados en el objetivo expresado en la ficha de seguimiento y control. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025.

- **Requerimiento 14:** Relacionado con presentar el ajuste de la Ficha PSM-12 Implementación de obras menores y de infraestructura, en el sentido de incluir el seguimiento y monitoreo de cada uno de los programas de manejo planteados, junto con los indicadores de seguimiento y monitoreo que permitan verificar el cumplimiento de estos, teniendo en cuenta todos los ajustes requeridos. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025.

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

- **Requerimiento 15:** Relacionado con presentar el ajuste de la Ficha PSM-12 Implementación de obras menores y de infraestructura, en el sentido de eliminar toda información que hace referencia a que se remitirán a la ANLA los informes de interventoría para su verificación, e indicar que la información del seguimiento y monitoreo será presentada en los ICA. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025.

- **Requerimiento 16:** Relacionado con presentar el ajuste de la Ficha el ajuste de la Ficha PSM-12 Implementación de obras menores y de infraestructura, en el sentido de incluir la información del seguimiento a los programas que fueron requeridos en el Plan de Manejo del Medio biótico, referentes al Manejo de la Revegetalización y la Protección de avifauna. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicados ANLA 20256201595802 y 20256201598792 del 19 de diciembre de 2025.

- **Numerales 1, 2, 3 y 4 del requerimiento 23:** Relacionado con incluir como complemento de la medida 7 que hace parte de la Ficha de manejo PMA- 01. *"Manejo y Control del Ruido"*, acciones que se relacionan con el procedimiento de abatimiento de ruido. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025.

- **Numerales 1 y del requerimiento 24:** Relacionado con presentar soportes documentales que permitan evidenciar la actualización de la medida 9 que hace parte de la Ficha de manejo PMA- 01*. "Manejo y Control del Ruido",* en el sentido de incluir acciones que se relacionan con la posibilidad de cambiar los procedimientos PBN. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025.

- **Requerimiento 27:** Relacionado con ajustar el programa de manejo PSM-01 Manejo y control de ruido en el sentido de incluir la actividad descrita en el subnumeral 1.3 relacionada con que el SVCA deberá operar las 24 horas, los 365 días del año de forma continua e ininterrumpida, por lo que deberá contar con sistemas de alimentación de respaldo que garanticen la continuidad de la operación de las estaciones de monitoreo de ruido inteligente. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025.

- **Numerales 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7. 8 y 9 del requerimiento 28:** Relacionado con presentar los soportes documentales que permitan evidenciar el ajuste de la Ficha PSM-02 Manejo y control de calidad de aire en el sentido de incluir la modelación de calidad del aire como una

actividad periódica y permanente, a realizarse mínimo anualmente. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256200579172 del 21 de mayo de 2025.

- **Numeral 1 del requerimiento 45:** Relacionado con presentar un informe técnico que exponga los análisis que llevaron a concluir que se requieren solamente veinticinco (25) estaciones y se especifique claramente, como están operando las cinco (5) móviles. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.

- **Literales a, b y c del numeral 2 del requerimiento 45:** Relacionado con presentar información complementaria en los próximos monitoreos de ruido. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.

- **Literales a, b, c, d y e del numeral 3 del requerimiento 45:** Relacionado con presentar informes OACI. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201374412 del 6 de noviembre de 2025.

- **Requerimiento 70:** Relacionado con ajustar la Ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación, en el sentido de incluir el desarrollo de reuniones trimestrales a partir de la fecha implementación de actualizaciones de procedimientos PBN y trayectorias aéreas por espacio mínimo de un (1) año, dirigidas a las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros de las unidades territoriales identificadas tanto del área de influencia del proyecto como fuera de ésta, espacios en los cuales se deberán abordar temáticas asociadas al avance de la implementación de los nuevos procedimientos PBN y trayectorias aéreas, así como de las medidas empleadas para la mitigación o manejo de impactos identificados, atención y seguimiento a las PQRSD recepcionadas producto de la implementación de tales procedimientos y trayectorias. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025.

- **Requerimiento 71**: Relacionado con presentar en atención de la medida *"Página web de la AEROCIVIL"* incluida en la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y Comunicación, los soportes documentales o virtuales (registros fotográficos, enlaces, links, entre otros) que den cuenta de la actualización de la página web www.aerocivil.gov.co para el año 2023 y primer semestre del año 2024, específicamente en lo que corresponde al link "Gestión Ambiental y Control Fauna" slide "Mapas de Ruido" y "Estudios", boletines informativos, inicio de la operación del recinto de prueba de motores en fase II y localización actualizada de la red de monitoreo. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento,

bajo el entendido que se evidencia su cumplimiento en la página web de la AEROCIVIL https://www.aerocivil.gov.co/

- **Requerimiento 72**: Relacionado con ajustar la Ficha PMA-PGS-04 Educación y capacitación ambiental al personal vinculado a la operación del proyecto, en el sentido de Incluir en las actividades a desarrollar, capacitaciones dirigidas a los representantes de las aerolíneas de carga y pasajeros que hacen uso del Aeropuerto El Dorado en las que se les dé a conocer las medidas y restricciones que les aplica de conformidad con lo estipulado en las fases autorizadas en la modificación de la licencia ambiental, según la etapa que se esté implementado. Para esta medida se deben establecer los indicadores y soportes de verificación de cumplimiento necesarios, y debe incluirse en el cronograma con una periodicidad semestral. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Requerimiento 76**: Relacionado con presentar el ajuste de la ficha de seguimiento y monitoreo PMS-PGS-01 Gestión Socioeconómica, en el sentido de establecer las acciones generales a adelantar en caso de encontrar una baja eficacia de los programas socioeconómicos del PMA. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Numeral 1 del requerimiento 80**: Relacionado con presentar soportes de entrega (planillas de entrega, soportes de envío a través de medios electrónicos como correo, WhatsApp, entre otros) del boletín ambiental que contenga el desarrollo y/o ejecución de actividades correspondientes al primer semestre del año 2022. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Requerimiento 81**: Relacionado con presentar los soportes documentales correspondientes al año 2021 sobre la implementación de la medida “Aerocivil hará un sondeo de opinión entre las JAC de los barrios beneficiados, algunos padres de los niños beneficiados, y el Comité Comunitario Coordinador, para establecer su percepción sobre las acciones ejecutadas dentro de esta medida. Estos resultados permitirán establecer la necesidad de hacer ajustes o modificaciones en las estrategias empleadas, o por el contrario darle continuidad.” Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Requerimiento 82**: Relacionado con presentar los soportes documentales que den cuenta de la implementación para el año 2021 de la medida “Sondeo sobre el funcionamiento y utilidad del sistema de PQRS” incluida en la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-04

Atención a la comunidad. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Numeral 2 del requerimiento 87**: Relacionado con ajustar el formato de evaluación para las actividades de educación y sensibilización denominado "Encuesta de Satisfacción", el cual debe incluir como mínimo la fecha de diligenciamiento, la actividad y las temáticas objeto de evaluación. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Numeral 1 del requerimiento 88**: Relacionado con presentar soportes documentales (registros de entrega, actas, entre otros) que den cuenta de la entrega física del boletín ambiental a las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros de área de influencia correspondiente al municipio de Funza durante el periodo del ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023), en cumplimiento de la medida de manejo "Entrega Boletines Ambientales". Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Literales a, b y c del numeral 2 requerimiento 88:** Relacionado con presentar soportes documentales (acta, registros de asistencia, entre otros) que den cuenta del desarrollo de las siguientes actividades durante el periodo del ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023) de la socialización Estudio de Avifauna realizada con la comunidad e integrantes del Comité Aeroportuario del Municipio de Funza el día 9 de septiembre de 2023; socialización de resultados de medición de ruido realizada con la Junta Administradora Local de Barrios Unidos el día 17 de octubre de 2023 y socialización de resultados de calidad de aire realizada con la comunidad e integrantes del Comité Aeroportuario del Municipio de Funza el día 27 de octubre de 2023. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Numeral 3 del requerimiento 88:** Relacionado con presentar soportes documentales que demuestren el cumplimiento de la obligación "Realizar un sondeo de opinión entre las autoridades que usualmente son informadas" que hace parte de la medida de manejo "Reuniones Informativas de Avance" durante el periodo de los ICA 17 (1 de enero a 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023). Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

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

- **Numeral 4 del requerimiento 88:** Relacionado con presentar soportes documentales que den cuenta del desarrollo de reuniones informativas de avance en las cuales se incluya el suministro de información a la comunidad, autoridades, organizaciones y demás de las unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del proyecto, respecto a lo establecido en la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022 expedida por la ANLA, mediante la cual es autorizada la operación del recinto de prueba de motores en condiciones de fase II. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Numeral 5 del requerimiento 88:** Relacionado con presentar el diligenciamiento y análisis del indicador de efectividad y cumplimiento AC=Número de espacios de información actualización/Número de espacios de información propuestos*100, según la implementación que se haya dado de las acciones correspondientes para el periodo del ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2023). Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Numeral 1 del requerimiento 90:** Relacionado con presentar soportes sobre el desarrollo de capacitaciones dirigidas a entidades del área de influencia correspondiente a las localidades de Fontibón y Engativá y del municipio. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Numeral 2 del requerimiento 90:** Relacionado con presentar soportes sobre el desarrollo de capacitaciones dirigidas a Juntas de Acción Comunal - JAC del área de influencia correspondiente al municipio de Funza. Así como el diligenciamiento del indicador de cumplimiento según corresponda. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de la comunicación con radicado ANLA 20256201375892 del 6 de noviembre de 2025.

- **Requerimiento 91:** Relacionado con presentar el diligenciamiento del indicador de efectividad y cumplimiento "A=Número de trabajadores con proceso inducción/Número de trabajadores vinculados al proyecto*100" asociado a la medida "Inducciones", para el periodo del ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2023). Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025

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

- **Requerimiento 92:** Relacionado con presentar los soportes documentales asociados a "Formato que consigne, como mínimo la verificación de la aplicación y cumplimiento de cada uno de los programas del Plan de Gestión Social según el cronograma establecido" e "Informe de cumplimiento de los indicadores de gestión", correspondientes al periodo del ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023). Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025.

- **Requerimiento 93:** Relacionado con presentar los registros de las evaluaciones aplicadas a participantes en las actividades de educación, sensibilización y Grupo de extensión y proyección social del CEA, ejecutadas por la AEROCIVIL durante el segundo semestre de 2022 y reportadas en el ICA 16 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022). Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025.

- **Requerimiento 95:** Relacionado con presentar los soportes documentales asociados a "Formato que consigne, como mínimo la verificación de la aplicación y cumplimiento de cada uno de los programas del Plan de Gestión Social según el cronograma establecido" e "Informe de cumplimiento de los indicadores de gestión", correspondientes al periodo 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). Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025.

- **Requerimiento 96:** Relacionado con presentar la identificación de las unidades territoriales menores (localidades/barrios/sectores) de la ciudad de Bogotá que se encuentran fuera del área de influencia establecida para el proyecto que pueden ser objeto de impactos asociados a ruido aeronáutico motivado por los cambios en procedimientos PBN y trayectorias aéreas implementadas por la AEROCIVIL tanto hacia el norte como hacia el sur de la ciudad de Bogotá a partir del 18 de mayo de 2023. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025.

- **Requerimiento 97:** Relacionado con presentar cronograma de realización de actividades de sensibilización, información y divulgación dirigidas a comunidades, autoridades locales, organizaciones sociales, entre otros de las unidades territoriales menores identificadas, acerca de los cambios realizados e implementados en los procedimientos aéreos y trayectorias a partir del 18 de mayo de 2023. Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental

presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025.

- **Numeral 1 del requerimiento 168:** Relacionado con presentar en atención a la medida "Publicación de Informes de Cumplimiento Ambiental – ICA" los soportes documentales y/o virtuales (registros fotográficos, enlaces y/o links, entre otros) que den cuenta de la publicación en la página web de la AEROCIVIL del ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024). Se establece el cumplimiento definitivo del presente requerimiento, bajo el entendido que el titular del instrumento de manejo ambiental presentó la información requerida a través de las comunicaciones con radicado ANLA 20256201636482, 20256201637652 del 30 de diciembre de 2025 y 20256201647202 del 31 de diciembre de 2025.

OBLIGACIONES EXCLUIDAS

A continuación, se listan las obligaciones excluidas, a las cuales, no se continuará realizando seguimiento ambiental por parte de esta Autoridad. No obstante, no se exime al titular del Instrumento de Manejo y Control Ambiental de las acciones dispuestas en la Ley 1333 de 2009, modificada por la Ley 2387 de 2024, cuando haya lugar a ello.

Resolución 392 del 15 de abril de 1996:

- **Literal g del artículo primero:** Relacionada con prorrogar el plazo para presentar al MAVDT el cronograma y presupuesto definitivo de las medidas de mitigación. Se considera procedente excluir la presente obligación bajo el entendido que en el marco de las modificaciones más recientes de la licencia ambiental y la evolución de las condiciones operativas del Aeropuerto Internacional El Dorado, se incorporaron nuevos instrumentos de planificación, seguimiento y ejecución de medidas de mitigación de ruido, es decir esta obligación perdió de vigencia y exigibilidad

Auto 2094 del 30 de mayo de 2017:

- **Numeral 60 del artículo primero:** Relacionado con abstenerse de iniciar a operar 24 horas hasta tanto se dé el cumplimiento total a lo dispuesto en el numeral 8 del artículo octavo de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015; al respecto esta Autoridad advierte que las condiciones actuales operacionales del proyecto se encuentran reguladas de manera específica mediante la Resolución 1728 de 2021, modificada mediante la Resolución 301 de 2022, por lo tanto, esta Autoridad considera procedente excluir la presente obligación del análisis de este seguimiento, no sin antes aclarar que el Aeropuerto Internacional El Dorado, bajo el régimen operacional vigente, no opera las 24 horas continuas en toda su capacidad, ya que se mantienen las restricciones nocturnas autorizadas, así las cosas se considera procedente excluir del seguimiento la presente obligación.

Auto 1678 del 19 de abril del 2018:

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

- **Numeral 30 del artículo primero:** Relacionado con abstenerse de iniciar a operar 24 horas hasta tanto se dé el cumplimiento total a lo dispuesto en el numeral 8 del artículo octavo de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015; al respecto esta Autoridad advierte que las condiciones actuales operacionales del proyecto se encuentran reguladas de manera específica mediante la Resolución 1728 de 2021, modificada mediante la Resolución 301 de 2022, por lo tanto, esta Autoridad considera procedente excluir la presente obligación del análisis de este seguimiento, no sin antes aclarar que el Aeropuerto Internacional El Dorado, bajo el régimen operacional vigente, no opera las 24 horas continuas en toda su capacidad, ya que se mantienen las restricciones nocturnas autorizadas, así las cosas se considera procedente excluir del seguimiento la presente obligación.

Auto 620 de 15 de febrero de 2021:

- **Numeral 5 del artículo primero:** Relacionado con abstenerse de iniciar a operar 24 horas hasta tanto se dé el cumplimiento total a lo dispuesto en el numeral 8 del artículo octavo de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015; al respecto esta Autoridad advierte que las condiciones actuales operacionales del proyecto se encuentran reguladas de manera específica mediante la Resolución 1728 de 2021, modificada mediante la Resolución 301 de 2022, por lo tanto, esta Autoridad considera procedente excluir la presente obligación del análisis de este seguimiento, no sin antes aclarar que el Aeropuerto Internacional El Dorado, bajo el régimen operacional vigente, no opera las 24 horas continuas en toda su capacidad, ya que se mantienen las restricciones nocturnas autorizadas, así las cosas se considera procedente excluir del seguimiento la presente obligación.

Acta 473 del 5 de octubre de 2021:

- **Requerimiento 58:** Relacionado con abstenerse de iniciar a operar 24 horas hasta tanto se dé el cumplimiento total a lo dispuesto en el numeral 8 del artículo octavo de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015; al respecto esta Autoridad advierte que las condiciones actuales operacionales del proyecto se encuentran reguladas de manera específica mediante la Resolución 1728 de 2021, modificada mediante la Resolución 301 de 2022, por lo tanto, esta Autoridad considera procedente excluir la presente obligación del análisis de este seguimiento, no sin antes aclarar que el Aeropuerto Internacional El Dorado, bajo el régimen operacional vigente, no opera las 24 horas continuas en toda su capacidad, ya que se mantienen las restricciones nocturnas autorizadas, así las cosas se considera procedente excluir del seguimiento la presente obligación.

Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023:

- **Numeral 3 del artículo primero:** Relacionado con abstenerse de iniciar a operar 24 horas hasta tanto se dé el cumplimiento total a lo dispuesto en el numeral 8 del artículo octavo de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015; al respecto esta Autoridad advierte que las condiciones actuales operacionales del proyecto se encuentran reguladas de manera específica mediante la Resolución 1728 de 2021, modificada mediante la Resolución 301 de 2022, por lo tanto, esta Autoridad considera procedente excluir la presente obligación del análisis de este seguimiento, no sin antes aclarar que el Aeropuerto Internacional El

Dorado, bajo el régimen operacional vigente, no opera las 24 horas continuas en toda su capacidad, ya que se mantienen las restricciones nocturnas autorizadas, así las cosas se considera procedente excluir del seguimiento la presente obligación.

- **Numeral 4 del artículo séptimo:** Asociada a la entrega de los soportes documentales (actas de reunión, registros de asistencia, fotográficos, fílmicos, entre otros) que permitan evidenciar la ejecución de reunión efectuada el día 11 de noviembre de 2022, en el barrio Atahualpa de la localidad de Fontibón, al respecto y contando con el reporte que realiza la AEROCIVIL en atención al mismo en el cual refiere que la actividad de socialización incluida en cronograma del ICA 16 con fecha del 11 de noviembre de 2022 en el salón comunal del Barrio Atahualpa no se pudo ejecutar en la fecha mencionada (lo cual NO indicó en el ICA 16) concluyendo con ello que no hay existencia del soporte documental y al no poder determinar su cumplimiento, se considera la pertinencia de dar por concluido este requerimiento.

Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024:

- **Numeral 15 del artículo primero:** Relacionado con abstenerse de iniciar a operar 24 horas hasta tanto se dé el cumplimiento total a lo dispuesto en el numeral 8 del artículo octavo de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015; al respecto esta Autoridad advierte que las condiciones actuales operacionales del proyecto se encuentran reguladas de manera específica mediante la Resolución 1728 de 2021, modificada mediante la Resolución 301 de 2022, por lo tanto, esta Autoridad considera procedente excluir la presente obligación del análisis de este seguimiento, no sin antes aclarar que el Aeropuerto Internacional El Dorado, bajo el régimen operacional vigente, no opera las 24 horas continuas en toda su capacidad, ya que se mantienen las restricciones nocturnas autorizadas, así las cosas se considera procedente excluir del seguimiento la presente obligación.

Acta 509 del 12 de agosto de 2025:

- **Requerimiento 36:** Relacionado con abstenerse de iniciar a operar 24 horas hasta tanto se dé el cumplimiento total a lo dispuesto en el numeral 8 del artículo octavo de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015; al respecto esta Autoridad advierte que las condiciones actuales operacionales del proyecto se encuentran reguladas de manera específica mediante la Resolución 1728 de 2021, modificada mediante la Resolución 301 de 2022, por lo tanto, esta Autoridad considera procedente excluir la presente obligación del análisis de este seguimiento, no sin antes aclarar que el Aeropuerto Internacional El Dorado, bajo el régimen operacional vigente, no opera las 24 horas continuas en toda su capacidad, ya que se mantienen las restricciones nocturnas autorizadas, así las cosas se considera procedente excluir del seguimiento la presente obligación.

- **Requerimiento 64:** Relacionado con replantear las metas e indicadores de las actividades correspondientes a los subnumerales 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.15, 1.17 del numeral 1 del artículo noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2 021.e considera procedente excluir el presente requerimiento bajo el entendido que en el

Acta 509 del 12 de agosto de 2025, los requerimientos 63 y 64 quedaron duplicados debido a un error de transcripción

- **Numeral 3 del requerimiento 80:** Relacionado con presentar soportes documentales (actas de reunión, registros de asistencia, fotográficos, fílmicos, entre otros) que permitan evidenciar la ejecución de reunión efectuada el día 11 de noviembre de 2022 en el barrio Atahualpa de la localidad de Fontibón. Se considera procedente excluir el presente requerimiento bajo el entendido que el titular del instrumento informó mediante comunicación con radicado ANLA 20256201375892 lo siguiente: *"para el periodo de vigencia del 2022, no fue posible llevar a cabo la reunión en el barrio Atahualpa en la fecha indicada, sin embargo, fueron convocados a reuniones adicionales durante el mismo periodo. Teniendo en cuenta lo anterior, para la reunión de socialización se convocan espacios posteriores los días 15 de junio de 2023 y 27 de julio de 2023",*

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 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 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 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 suple de los recursos naturales.

Así las cosas, el cumplimiento de las obligaciones impuestas a la 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 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.

Es del caso precisar que en el Concepto Técnico 5204 de 5 de junio de 2025, específicamente en las consideraciones sobre el requerimiento 36 del Acta 509 de 12 de agosto de 2025, se indica que teniendo en cuenta que las condiciones operacionales del proyecto se encuentran reguladas de manera específica mediante la Resolución 1728 de 2021, modificada mediante la Resolución 301 de 2022, esta Autoridad considera procedente excluir la presente obligación del análisis de este seguimiento, sin perjuicio de la verificación del cumplimiento de los requerimientos establecidos en los literales a, b, c, d, e y f del numeral 8 del artículo octavo de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, la cual se desarrolla de manera específica en las fichas y medidas correspondientes del Plan de Manejo Ambiental y del Plan de Seguimiento y

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

Monitoreo; queda en la parte resolutiva el referido requerimiento como reiterado, esta Autoridad advierte que lo anteriormente manifestado, es sustento idóneo para comprender que no procede exigencia alguna al respecto, por lo que en el presente acto administrativo no se reflejará en la parte dispositiva.

Que, en ejercicio de las funciones de control y seguimiento ambiental, corresponde a esta Autoridad verificar la evolución de las condiciones ambientales del proyecto y el comportamiento de los componentes que integran su área de influencia, con el fin de determinar la efectividad de las medidas de manejo implementadas, así como la suficiencia de la información disponible para la toma de decisiones dentro del procedimiento de seguimiento ambiental.

Que, en el marco de dichas competencias, resulta necesario contar con un diagnóstico técnico integral del comportamiento actual del área de influencia, soportado en información consolidada, análisis de tendencias y evaluación de resultados para los diferentes componentes objeto de seguimiento, lo que permitirá a esta Autoridad disponer de elementos técnicos suficientes para evaluar el desempeño ambiental del proyecto y la pertinencia de las medidas técnicas, operacionales y de gestión implementadas por el titular.

En consecuencia, se considera procedente requerir la presentación de dicha información como parte de las actividades propias de seguimiento ambiental que adelanta esta Autoridad respecto del proyecto licenciado.

Mediante los radicados ANLA 20256200898332 y 20256200898482 del 31 de julio de 2025, la AEROCIVIL informó la ejecución del cambio menor denominado "Rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje Kilo y November, sus franjas, drenajes y obras complementarias", actividad respecto de la cual corresponde a esta Autoridad adelantar las acciones de seguimiento y control ambiental necesarias para verificar la implementación y efectividad de las medidas de manejo asociadas a su ejecución.

Que, para el adecuado ejercicio de dichas funciones, resulta necesario contar con información periódica, verificable y suficiente relacionada con la gestión de residuos, materiales de construcción y sobrantes, así como con la implementación de las medidas de manejo ambiental aplicables a las actividades desarrolladas, con el fin de evaluar su desempeño ambiental y realizar el correspondiente seguimiento a las actuaciones informadas por el titular.

En tal sentido, se considera procedente requerir que la información relacionada con las Fichas de Manejo Ambiental PMA-03 Manejo de Residuos y PMA-06 Manejo de Materiales y Sobrantes de Construcción sea incorporada dentro de los Informes de Cumplimiento Ambiental – ICA que se presenten durante la vigencia de las actividades objeto del cambio menor informado mediante los radicados ANLA 20256200898332 y 20256200898482 del 31 de julio de 2025, con el propósito de contar con los insumos técnicos necesarios para el ejercicio de seguimiento ambiental por parte de esta Autoridad.

Aunado a lo anterior, se considera pertinente, para el caso particular, entregar al titular el Concepto Técnico que sirve de fundamento a las decisiones adoptadas en el presente acto administrativo, toda vez que dicho documento contiene gráficas, figuras, fotografías y demás

elementos técnicos que resultan necesarios para la adecuada comprensión del análisis efectuado y de las determinaciones aquí adoptadas. En consecuencia, su entrega se realizará de manera concomitante con la notificación del presente Auto, con el fin de garantizar el acceso integral a la información que soporta la presente actuación administrativa

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 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:

ARTICULO PRIMERO: Reiterar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, en su calidad de titular del proyecto "*EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO"*, el cumplimiento de las siguientes 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:

1. Presentar soporte documental de la información del Modelo de Almacenamiento Geográfico del proyecto acorde con lo establecido en la Resolución 2182 de 2016 del MADS, para la totalidad del área de influencia actualizada, incluyendo los siguientes ajustes:

    a. Calcular en el sistema de referencia definida para el proyecto, las áreas del campo Area_Ha de la capa ZonificacionAmbiental.

    b. Diligenciar los campos que se presentan como obligatorios en el diccionario de datos, como, por ejemplo, la capa Suscept_MovMasa en los campos DIST_CAUCE, LITOL_UGS, ORIENTACI y ZON_INE_ID, la capa

Suscept_Incendios en los campos BIOMASA, HUMEDAD_V y ZON_INE_ID, en la capa Equipamiento el campo CAPACIDAD, en la tabla RegistrosCalidadAireTB los campos PERS_RECEP, REC_ASENT, REC_EE y REC_EE_HA y la tabla RegistrosRuidoEmisionTB en los campos REC_EE y REC_EE_HA, entre otros.

c. Mantener la estructura de la base de datos absteniéndose de incluir nuevas tablas como, por ejemplo, infraproyectopg_tb, unidadterritorialtb y registrossucesosprocesadostb, entre otras.

d. Ajustar el área de influencia para el medio socioeconómico, en el sentido de establecer el polígono del área de influencia socioeconómica de conformidad con los límites de las unidades territoriales menores e incluir en la capa AreaInfluencia de la base de datos temática, el área de influencia socioeconómica

e. Incluir la base de datos del inventario forestal mencionado en el numeral acápite del componente flora del capítulo 5 del complemento del EIA.

Tablas:

f. El modelo de almacenamiento geográfico las tablas MMA_Impactos_TB MMA_ACV_TB y MMA_Indicadores_TB, de acuerdo con lo mencionado en el capítulo 11 planes y programas y de acuerdo con lo solicitado en los requerimientos 32, 33 y 34 del acta de información adicional.

Metadata:

g. Un metadato por todos los elementos geográficos, incluyendo el metadato de la cartografía base y de todos los ráster remitidos y el metadato documental del estudio.

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 12 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, requerimiento 1 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, requerimiento 1 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 1 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

2. Presentar el diligenciamiento de los formatos ICA 4a e ICA 4b de la siguiente manera, de conformidad con lo establecido en el Manual de Seguimiento Ambiental de Proyectos – MMA – SECAB, 2002:

a. Para los medios abiótico (excepto el componente atmosférico), biótico y socioeconómico, correspondientes al periodo del ICA 15 (1 de enero al 30 de junio de 2022).

b. Para los medios abiótico (excepto el componente atmosférico) y biótico correspondientes al periodo del ICA 16 (1 de julio al 31 de diciembre de 2022).

Lo anterior, en cumplimiento del requerimiento 52 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, requerimiento 36 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 2 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

3. Presentar los formatos ICA 4a e ICA 4b de las fichas de seguimiento y monitoreo de los componentes abiótico, biótico y socioeconómico (excepto para la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-05 Apoyo actividades sociales y comunitarias) establecidas por la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 correspondientes al ICA 11 (1 de enero al 30 de junio de 2020) e ICA 12 (1 de julio al 31 de diciembre de 2020).

   Lo anterior, en cumplimiento del numeral 1 del parágrafo del artículo noveno de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, requerimiento 1 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 1 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 2 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, requerimiento 2 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 3 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025

4. 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 del 6 de diciembre de 2023, numeral 44 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y numeral 2 del artículo primero del Auto 11208 del 15 de diciembre de 2025.

5. 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, numeral 7 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y numeral 3 del artículo primero del Auto 11208 del 15 de diciembre de 2025.

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

6. 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 y numeral 4 del artículo primero del Auto 11208 del 15 de diciembre de 2025.

7. Presentar soportes documentales que den cuenta, previo al inicio de la etapa operativa de la ampliación del área de cobertura de los monitoreos de vibraciones en el sentido de:

    a. Incluir la totalidad de predios ubicados dentro del área de influencia de la localidad de Fontibón y del Municipio de Funza.

    b. Identificar y caracterizar las estructuras en dicha área que presenten características constructivas atípicas o que no correspondan a un método estándar de construcción normalizado.

    c. 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 AEROCIVIL como informales o que no cumplen un código especifico de construcción.

    d. Complementar los estudios de vibraciones en condiciones de operación del aeródromo normalizados o bajo condiciones críticas de operaciones.

    Lo anterior, en cumplimiento de los subnumerales 1.1, 1.2, 1.3 y 1.4 del numeral 1 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, numeral 3 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 77 del Acta 509 del del 12 de agosto de 2025.

8. Presentar los respectivos soportes de cumplimiento de las siguientes Fichas de manejo ambiental correspondiente a los ICA 8 (1 de julio al 31 de diciembre de 2018), ICA 9 (1 de enero al 30 de junio de 2019) e ICA 10 (1 de julio al 31 de diciembre de 2019):

    a. Ficha 6.2.1.8 Disposición adecuada de los residuos de pavimento y mantenimiento de aviones.

    b. Ficha 6.2.5 Mitigación de Impactos por Desechos Sólidos.

    c. Ficha 6.2.6 Mitigación de Impactos por Manejo de Materiales Peligrosos.

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 21 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 2 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 4 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, requerimiento 3 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 4 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

9. Presentar los estimativos de generación de residuos peligrosos, de manera discriminada, de los residuos de las instalaciones del Grupo Aeronaval de Transporte y Apoyo Fluvial – GATAF- para los periodos reportados en los ICA 2016, 2017 y 2018.

   Lo anterior, en cumplimiento del literal c) del numeral 2 del artículo primero del Auto 2046 del 25 de mayo de 2015, numeral 14 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, sub numeral 1.6, del numeral 1 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 31 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 23 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 5 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 6 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, requerimiento 4 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 5 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

10. Informar sobre la tubería que descarga aguas al canal 8 en el encole del box coulvert que entrega al río Bogotá.

    Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo 6.2.1.5 Mitigación de Impactos sobre la Calidad de Aguas Subterráneas, medida 1 de la Ficha de manejo 6.2.6 Mitigación de Impactos por Manejo de Materiales Peligrosos, literal d) del numeral 1 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, sub numeral 11.4 del numeral 11 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 77 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 38 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 9 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 9 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, requerimiento 6 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 7 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

11. Presentar copia de las autorizaciones expedidas por la autoridad municipal y la autoridad ambiental con que cuenta la Cantera San Fernando para adelantar la actividad de disposición de escombros.

    Lo anterior, en cumplimiento a lo establecido en el artículo sexto de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, numeral 8 del artículo primero del Auto 2046 del 25 de mayo de 2015, numeral 48 del artículo primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017, numeral 16 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, numeral 10 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 36 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 27 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 13 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 10 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, requerimiento 7 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 8 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

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

12. Presentar los soportes del manejo dado a los residuos de pavimento y del mantenimiento de aeronaves para las áreas responsabilidad de la AEROCIVIL, para el año 2016.

    Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha 6.2.1.8 Disposición adecuada de los Residuos de Pavimento y Mantenimiento de Aviones, numeral 2 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, numeral 12 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 78 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 39 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 14 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 11 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, requerimiento 8 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 9 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

13. Presentar los soportes documentales que permitan evidenciar el cumplimiento de disposición y manejo de residuos industriales, aceites, combustibles, lubricantes y/o solventes y gestión de manejo de residuos hospitalarios para los ICA 8 (1 de julio al 31 de diciembre de 2018), ICA 9 (1 de enero al 30 de junio de 2019) e ICA 10 (1 de julio al 31 de diciembre de 2019).

    Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo 6.2.6 Mitigación de Impactos por Manejo de Materiales Peligrosos, numeral 24 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 3 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 12 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, requerimiento 9 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 10 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

14. Presentar las medidas implementadas para llevar a cabo la separación de las aguas lluvias de las aguas generadas en el proceso de lavado de aviones realizado en el hangar de SATENA, en concordancia con lo establecido en la Ficha 6.2.1.4 Mitigación de Impactos Sobre la Calidad de Aguas Superficiales.

    Lo anterior, en cumplimiento del numeral 5 del artículo primero del Auto 2046 de 25 de mayo de 2015, numeral 46 del artículo primero del Auto 2094 de 30 de mayo de 2017, numeral 27 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, numeral 20 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 35 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 26 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 12 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 13 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, requerimiento 10 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 11 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

15. Presentar el ajuste del programa de seguimiento y monitoreo PSM-04 Vertimientos, en el sentido de Plantear las acciones necesarias para identificar posibles fuentes de contaminación de los resultados en los puntos de monitoreo previos al vertimiento en el río Bogotá. Se deberá tener en cuenta la normatividad ambiental vigente en materia de vertimientos, así como el Acuerdo 43 de 2006, o la norma que la sustituya, establecida por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR, que establece los objetivos de calidad para la cuenca del Río Bogotá.

Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 4.4 del numeral 4 del artículo noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, requerimiento 14 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, requerimiento 11 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 12 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025

16. Presentar los resultados de los monitoreos trimestrales de calidad de aguas superficiales efectuados para los periodos de los ICA 15 (1 de enero a 30 de junio de 2022) e ICA 16 (1 de julio a 31 de diciembre de 2022).

    Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Seguimiento y Monitoreo PSM-04 Vertimientos, numeral 2 del requerimiento 58 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023 y numeral 2 del requerimiento 21 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 17 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

17. Presentar la siguiente información:

    a. Plan de acción para los siguientes parámetros que tuvieron un incumplimiento respecto a la normatividad ambiental vigente e implementar las acciones correctivas del caso para lograr su cumplimiento: Canales de aguas lluvias: DBO5 (Puntos S7, S12 y S13), Sólidos Suspendidos totales (Puntos S1, S2, S3, S5, S7, S11, S12 y S13), Grasas y aceites e hidrocarburos totales (Punto S1 y S13) Fuente Receptora: Sólidos suspendidos totales Punto S20 correspondiente al periodo del ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023).

    b. Soportes documentales que permitan verificar la ejecución de los monitoreos trimestrales correspondientes al periodo del ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023).

    Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha PSM – 04 Vertimientos, artículo octavo de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021, requerimiento 63 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 18 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

18. Presentar la siguiente información:

    a. Soportes documentales que permitan evidenciar el manejo, recepción y disposición final de los residuos reciclables generados por los siguientes tenedores de espacio: SATENA, CATAM, Policía Nacional Dirección Antinarcóticos y Almacén AEROCIVIL, correspondiente al periodo del ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023), lo anterior, en cumplimiento a la medida 4 de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos.

    b. Soportes documentales que permitan evidenciar el manejo, transporte y disposición final de residuos peligrosos generados por los siguientes tenedores de espacio: Consorcio KAPPA. (Firma encargada del Mantenimiento áreas a cargo de AEROCIVIL), Edificios administrativos CGAC, CNA- NEEA (AEROCIVIL), correspondiente al periodo del ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre

de 2023), lo anterior, en cumplimiento a la medida 4 de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos.

c. Soportes documentales que permitan evidenciar el manejo, transporte y disposición final de residuos peligrosos generados por los siguientes tenedores de espacio: Almacén AEROCIVIL, Edificios administrativos CGAC, CNA- NEEA (AEROCIVIL), SATENA, División de Asalto Aéreo Ejercito nacional Brigada 32, correspondiente al periodo del ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023), lo anterior, en cumplimiento a la medida 4 de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos.

d. Soportes documentales de las certificaciones de manejo y disposición final de los residuos peligrosos relacionados con los ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023), expedidas por gestores debidamente autorizados por la Autoridad Ambiental, para los siguientes tenedores de espacio a cargo de AEROCIVIL:

Tenedor de espacio	Residuo	ICA
Corporación de la Industria Aeronáutica de Colombia CIAC	residuos peligrosos transportados por la firma SAFITCH S.A.S.	ICA N. 17
SATENA	residuos peligrosos generados por SATENA según acta interna -10 julio y 27 de noviembre de 2023 remisión de material de ATICA	ICA N. 18
Consorcio KAPPA	residuos peligrosos transportados por la firma TRACOL, meses de Julio, agosto, octubre, noviembre de 2023	ICA N. 18

e. Soportes documentales que permitan evidenciar el inventario de elementos RESPEL existentes en la zona de Almacén de AEROCIVIL, así como clasificación y autorización para disposición de dichos elementos (si aplica) para los periodos de los ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023), lo anterior, en cumplimiento a la medida 5 de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos.

f. Soportes documentales que permitan evidenciar el cubrimiento y/o retiro de residuos peligrosos ubicados en la zona de parqueadero del Almacén AEROCIVIL, que sean susceptibles de procesos de oxidación, sulfatación, corrosión y/o derrames de sustancias peligrosas luego de lo evidenciado en visita de seguimiento efectuada los días 15, a 17 de abril de 2024, lo anterior, en cumplimiento a la medida 5 de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos.

g. Soportes documentales que permitan evidenciar las acciones de adecuación, señalización, identificación y mejoramiento de los puntos de acopio temporal de residuos peligrosos para los tenedores de espacio SATENA y Armada Nacional, identificados en los ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio

al 31 de diciembre de 2023), lo anterior, en cumplimiento de la medida 6 de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos.

h. Soportes documentales relacionados con las certificaciones de disposición final de Residuos de Construcción y demolición expedidas por el gestor ambiental autorizado, para los periodos de los ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023), lo anterior, en cumplimiento, de la Resolución 472 de 28 de febrero de 2017.

i. Soportes documentales que permitan evidenciar las medidas de prevención y reducción de residuos de construcción y demolición, así como las acciones de almacenamiento temporal de RCD, para el periodo del ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023), lo anterior, lo anterior, en cumplimiento de la medida 7 de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos.

j. Soportes documentales que permitan evidenciar la relación de cantidades generadas y las acciones de manejo implementadas para el material de fresado generado para el periodo del ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023) durante las actividades de bacheo de calles de rodaje y pistas; lo anterior, en cumplimiento de la medida 7 de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos.

Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos y artículo sexto de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021, requerimiento 64 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 19 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

19. Presentar la siguiente información:

a. Soportes y registro fotográfico de los mantenimientos efectuados a los canales de aguas lluvias y actividades de rocería para las áreas no concesionadas a cargo de AEROCIVIL correspondientes al primer y segundo semestre del año 2023 - ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023).

b. Soportes documentales de las actividades relacionadas con la Medida 6 “Medidas de manejo para el mantenimiento del cauce del río Bogotá”, correspondiente al periodo del ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023).

Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA-04 Manejo de aguas lluvias, drenajes naturales y vertimientos, artículo sexto de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021, requerimiento 65 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 20 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025

20. Presentar los soportes documentales del manejo y/o retiro de los materiales de obra observados en el área del contenedor de espacio SATENA, según lo evidenciado durante los días 15, 16 y 17 de abril de 2024.

Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha PMA-06 Manejo de materiales y sobrantes de construcción, artículo sexto de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021, requerimiento 66 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 21 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

21. Presentar la actualización del documento PGIRS que incluya las metas de reducción de residuos a corto, mediano y largo plazo para los periodos de los ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023).

    Lo anterior, en cumplimiento a la Ficha de seguimiento y monitoreo PMA-03 Residuos, artículo octavo de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021, requerimiento 67 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 22 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

22. Presentar la siguiente información:

    a. Soportes documentales que permitan evidenciar el manejo y disposición final de los residuos orgánicos generados por los siguientes tenedores de espacio: CATAM, División de Asalto Aéreo Ejercito nacional Brigada 32 y Policía Nacional Dirección Antinarcóticos, correspondiente al periodo del ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024).

    b. Soportes documentales que permitan evidenciar el manejo y disposición final de los residuos de material vegetal generados por los siguientes tenedores de espacio:

        i. Policía Nacional Dirección Antinarcóticos, Edificio CEA, CNA, y SATENA, correspondiente al ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024).
        ii. CATAM, División de Asalto Aéreo Ejercito nacional Brigada 32, Armada Nacional para los ICA 19 e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

    c. Soportes documentales que permitan evidenciar el manejo y disposición final de los residuos peligrosos generados por los siguientes tenedores de espacio:

        i. Armada Nacional, para el informe ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024).
        ii. División de Asalto Aéreo Ejercito nacional Brigada 32 para el periodo del ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

    d. Soportes del registro de generadores de residuos o desechos peligrosos, en el aplicativo del IDEAM, para los tenedores de espacio: División de Asalto Aéreo Ejercito nacional Brigada 32 y Armada Nacional, correspondiente al periodo de reporte: 1 enero a 31 diciembre de 2023.

    e. Soportes documentales de cumplimiento de la medida 5 "Gestión Integral Almacén De La Aeronáutica Civil" (recibo, almacenamiento y disposición final de

residuos dados de baja) correspondiente a los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

f. Soportes documentales de la implementación de acciones de etiquetado, señalización, movilización interna y almacenamiento de residuos peligrosos para el tenedor de espacio Armada Nacional, conforme lo evidenciado durante los días 9, 10 y 11 de abril de 2025.

g. Los indicadores: RG=Cantidad de residuos segregados (Kg/semana) y RA=Cantidad de residuos aprovechados (Kg/semana) para los periodos de los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos, artículo sexto de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021 y requerimiento 111 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

23. Presentar la siguiente información:

a. Soportes y registro fotográfico de los mantenimientos efectuados a los canales de aguas lluvias y actividades de rocería para las áreas pertenecientes a SATENA, ARMADA NACIONAL y CATAM correspondientes al ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024).

b. Soportes y registro fotográfico de los mantenimientos efectuados a los canales de aguas lluvias y actividades de rocería para las áreas pertenecientes a SATENA, Ejército Nacional Brigada 32 y áreas a administrativas de Aerocivil correspondientes al ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

c. Soportes documentales respecto a las actividades relacionadas con la Medida 6 *“Medidas de manejo para el mantenimiento del cauce del río Bogotá”,* correspondiente al ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA-04 Manejo de aguas lluvias, drenajes naturales y Vertimientos, artículo sexto de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021 y requerimiento 112 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025

24. Presentar un informe que incluya, sin limitarse a esto, el registro de las actividades desarrolladas, acciones y/o medidas de manejo ambiental implementadas antes, durante y después de la ejecución del cambio menor Reparación Mecánica de tubería en servicio DR 7602,65 – DR 7618 JETDUCTO PUENTE ARANDA – EL DORADO L6” OM - 24017247” ejecutado durante el periodo del ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo PMA-05 Remoción de cobertura vegetal, descapote y disposición de suelos, artículo sexto de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021 y requerimiento 113 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

25. Presentar los siguientes soportes documentales:

    a. Diligenciar y archivar registros de generación de residuos e Indicar el porcentaje de residuos reciclables y peligrosos generados para el periodo de los informes ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), y el correspondiente ajuste al indicador seguimiento al manejo y gestión adecuada de residuos.

    b. Actualización del documento PGIRS que incluya las metas de reducción de residuos a corto, mediano y largo plazo para los periodos de los ICA 17 (1 de enero a 30 de junio de junio 2024) e ICA 18 (1 de julio de 2024 a 31 de diciembre de 2024).

    Lo anterior, en cumplimiento a la Ficha de seguimiento y monitoreo PMA-03 Residuos, artículo octavo de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021 y requerimiento 114 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

26. Presentar el plan de acción para los siguientes parámetros que tuvieron un incumplimiento respecto a la normatividad ambiental vigente e implementar las acciones correctivas del caso para lograr su cumplimiento: Canales de aguas lluvias: DBO5 (Punto S8), Sólidos Suspendidos totales (Puntos S1, S2, S3, S4, S5, S6, S8, y S10) e Hierro (Punto S8).

    Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM – 04 Vertimientos y artículo octavo de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021 y requerimiento 115 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025

27. Presentar los resultados obtenidos mediante la red de monitoreo de ruido, identificando y caracterizando las unidades territoriales adicionales en los casos en que la curva tienda a incrementarse.

    Lo anterior, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 4 del artículo octavo de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, numeral 37 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, requerimiento 69 del Acta del 5 de octubre de 2021 y requerimiento 22 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022.

28. Presentar las metas e indicadores en función de las siguientes medidas ambientales de la ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y control de Ruido, en cumplimiento del subnumeral 1.4. artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021:

    a. Realizar 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.

b. Efectuar la aplicación de las trayectorias de vuelo determinadas en el AIPSKBO bajo el concepto de abatimiento de ruido; para ello, se aplicará bajo cumplimiento a disposiciones de ruido del Reglamento Aeronáutico de Colombia, la actualización del manual de abatimiento de ruido - SKBO, mediante acto administrativo expedido por la Aeronáutica Civil.

c. Realizar la remisión trianual ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales informes y/o soportes técnicos de implementación y cumplimiento del Manual de abatimiento de ruido, actualizado mediante la Resolución 1915 del 6 de octubre del 2020 de la AEROCIVIL.

d. Emplear tecnología de procedimientos PBN/RNAV, por parte de los explotadores aéreos que operan en el Aeropuerto Internacional El Dorado, en sus aeronaves, y presentar informes previamente del avance de integración de estos nuevos sistemas en su flota aérea.

e. Incorporar la aplicación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado, generando registro de las sanciones impuestas en el marco de aplicación de dicho protocolo.

f. Presentar 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 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.

g. Llevar a cabo acciones que prevengan los incumplimientos a los niveles de ruido, para lo cual se deberá presentar un informe semestral que relacione las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

h. Ejecutar acciones dirigidas a enfrentar los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia relacionados con el componente ruido.

i. Llevar a cabo de manera anual la capacitación de pilotos por parte de los operadores aéreos en el uso de mejores técnicas de aproximación y despegue, demostrando documentalmente la suficiencia para poner en práctica las técnicas impartidas.

j. Remitir el 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.

k. Presentar los análisis de los niveles de presión sonora registrados para el periodo ICA 16, considerando la incertidumbre de +/-2dBA, respecto a la línea base del año 2019, en cumplimiento de la ficha PSM 01 Manejo y control de ruido y del parágrafo del artículo primero de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022.

Lo anterior, en cumplimiento del artículo quinto del del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023.

29. Presentar la siguiente información técnica:

    a. Informe técnico que soporte los procesos realizados en cada uno de los escenarios modelados.

    b. Archivos cartográficos y topográficos utilizados para la modelación del entorno y caracterización de fuentes de emisión de ruido de todos y cada uno de los escenarios modelados.

    c. Archivos ejecutables de las modelaciones.

    d. Información cartográfica utilizada para los análisis (división político-administrativa, usos de suelo, población expuesta, entre otros).

    e. Archivos de salida en formato shape con las isófonas obtenidas en cada escenario modelado.

    Lo anterior en cumplimiento del subnumeral 1.1.1 del subnumeral 1.1 del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, artículo tercero de la Resolución 801 del 22 de abril de y literal d del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022 y literal b del numeral 1 del artículo primero del Auto 5532 del 18 de julio de 2024.

30. Con la información técnica recopilada en lo relacionado con los ajustes a la propuesta metodológica en su segunda parte, se deberá gestionar y presentar lo siguiente:

    a. Análisis de impactos sinérgicos y acumulativos de la operación del recinto de prueba de motores, en relación con las demás actividades que realiza el aeropuerto.

    b. Población expuesta para los indicadores de largo plazo, 24 horas y durante los periodos de ensayo.

    c. Identificación de áreas de sensibilidad en función de los usos de suelo y la población expuesta, para los indicadores de largo plazo, 24 horas y durante los periodos de ensayo.

Lo anterior en cumplimiento del subnumeral 1.1.1 del subnumeral 1.1 del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, artículo tercero de la Resolución 801 del 22 de abril de y literal e del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022 y literal c del numeral 1 del artículo primero del Auto 5532 del 18 de julio de 2024.

31. Identificar en la propuesta metodológica cada una de las salidas gráficas producto del proceso de modelamiento, incluyendo la evaluación de las huellas acústicas por aeronave y los resultados de cada uno de los escenarios de modelación, con el fin de entender explícitamente su respectiva relación en el documento y para hacer validación geoespacial de las coberturas de la tierra, en consecuencia, materializar la entrega de estos productos en formato shape file. Ráster, GDB, mxd, pdf entre otros formatos, dentro del informe de modelación de ruido y sus correspondientes anexos, los cuales debe estar acorde y en coherencia con lo descrito en la propuesta metodológica. Los entregables cartográficos digitales deben cumplir con las condiciones establecidas la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 por la cual se modifica y consolida el Modelo de Almacenamiento Geográfico contenido en la Metodología General para la presentación de Estudios Ambientales y en el Manual de Seguimiento Ambiental de Proyectos.

    Lo anterior, en cumplimiento de los ordinales iii y iv del literal d del numeral 2 del artículo 2 de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022 y numeral 1 del artículo segundo del Auto 5532 del 18 de julio de 2024.

32. Presentar la definición del área de influencia específica para la operación del recinto de prueba de motores en fase III con base en las siguientes condiciones:

    a. Tener en cuenta un enfoque conservador respecto a las emisiones de ruido de la fuente y la incertidumbre que genera el modelo empleado (ISO 9613-2) así como la incertidumbre expandida determinada por la AEROCIVIL descrita en el documento "Resultados modelo de propagación de ruido escenario – modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C. las 24 horas" presentado a la ANLA mediante los radicados 20236200159652 del 29 de mayo de 2023, 20236200328392 y 20236200371052 del 10 y 19 de julio de 2023 y 20236200815502 del 1 de noviembre de 2023, como principio de precaución respecto a los posibles impactos auditivos y extra-auditivos que se puedan llegar a manifestar dadas las condiciones ambientales y horarios durante los cuales operará el recinto de prueba de motores.

    b. Para el Municipio de Funza tener en cuenta la curva de 45dBA (jornada nocturna) de acuerdo con el uso de suelo rural establecido por el Plan Básico de Ordenamiento Territorial - PBOT de este municipio y su cobertura para las veredas El Hato y La Florida. En atención a lo establecido en la Resolución 627 del 7 de abril de 2006 expedida por el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial – MAVDT hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS.

c. Ajustar el cálculo de áreas y población expuesta a impactos por ruido en el municipio de Funza a partir de la curva de ruido de 45dBA resultante de la definición del área de influencia específica para la operación del recinto prueba de motores.

Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 2.1.1 del subnumeral 2.1 del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, artículo tercero de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, numerales 1 y 2 del artículo segundo de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022 y numeral 4 del artículo segundo del Auto 5532 del 18 de julio de 2024.

33. Presentar los documentos "*Metodología para la modelación de propagación de ruido generado por uso del recinto de prueba de motores de El Dorado de Bogotá D.C 24 horas"* y *"Resultados modelo de propagación de ruido escenario – modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C. las 24 horas"* en una única versión de cada uno que incluya los ajustes requeridos.

    Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 1.1.1 del subnumeral 1.1 del numeral 1, subnumeral 2.1.1 del subnumeral 2.1 del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, artículo tercero de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, numerales 1 y 2 del artículo segundo de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022 y numeral 5 del artículo segundo del Auto 5532 del 18 de julio de 2024.

34. Presentar como parte de los documentos "*Metodología para la modelación de propagación de ruido generado por uso del recinto de prueba de motores de El Dorado de Bogotá D.C 24 horas"* y *"Resultados modelo de propagación de ruido escenario – modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C. las 24 horas"* y, la información geográfica y cartográfica específica a la solicitud de autorización para operar el recinto de prueba de motores en fase III de acuerdo con lo establecido en la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

    Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 1.1.1 del subnumeral 1.1 del numeral 1, subnumeral 2.1.1 del subnumeral 2.1 del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, artículo tercero de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022, numerales 1 y 2 del artículo segundo de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022 y numeral 6 del artículo segundo del Auto 5532 del 18 de julio de 2024

35. Presentar los siguientes ajustes al documento Resultados modelo de propagación de ruido escenario – modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C. las 24 horas":

    a. Caracterizar a la luz de un estándar internacional, el cual debe ser relacionado en el reporte de resultados, las emisiones de las aeronaves tenidas en cuenta en la modelación, asociando la potencia de operación y los elementos relevantes de la

prueba que permitan tener claridad del ensayo realizado, adjuntar los resultados del ejercicio con su debida justificación técnica.

b. A partir de este valor, validar la precisión del modelo de ruido para las aeronaves objeto de análisis y de ser necesario ajustar los resultados del modelo de ruido para los descriptores descritos y el escenario crítico.
c. Aportar a esta entidad los datos de entrada y salida, archivos nativos del software de modelación y mediciones de caracterización de aeronaves, certificados de equipos de medida, memorias de cálculo de los datos obtenidos en formato editable y sin protección respecto a las fórmulas con el fin de validar la trazabilidad.

Lo anterior. en cumplimiento del subnumeral 2.1.1 del subnumeral 2.1 del numeral 2 de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por el artículo tercero de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022 y numeral 7 del artículo segundo del Auto 5532 del 18 de julio de 2024.

36. Presentar los soportes documentales que permitan evidenciar el cumplimiento de las siguientes medidas de la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y control de Ruido:

a. La georeferenciación de las estaciones del CMAA en el periodo del segundo semestre de 2023 (ICA18) junto a los criterios de micro y macro localización. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 2 de la medida de seguimiento y monitoreo 1.

b. La información de niveles de ruido aeronáutico y operaciones aéreas faltantes de todas las estaciones que componen los sistemas SVCA y CMMA que no fueron reportados para los periodos de evaluación de los ICA 15; ICA 17, ICA 18 y lo correspondiente al periodo comprendido entre el 01 de enero de 2024 y el 17 de abril de 2024. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 3 de la medida de seguimiento y monitoreo 1.

c. Demostrar que el área total de cobertura de las estaciones de ruido del centro de monitoreo medio ambiental CMAA puede dar cobertura a toda el área de influencia del Aeropuerto El Dorado definida en la Resolución 1728 de 2021. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 3 de la medida de seguimiento y monitoreo 1.

d. Aclarar la diferencia entre el número de estaciones señalada en los informes de monitoreo de ruido ambiental y los informes de correlación o de ruido aeronáutico, frente al número de estaciones reportado en la información FIS entregada diariamente por correo a ANLA a través de los archivos Even List para los periodos de evaluación de los ICA 15, 17 y 18. Lo anterior en cumplimiento a la submedida 3 de la medida de seguimiento 1.

e. Los informes mensuales de monitoreo de ruido ambiental y sus correspondientes anexos para el periodo del ICA18. Lo anterior en cumplimiento a la submedida 3 de la medida de seguimiento 1.

f. Los registros de las unidades de medida Lbeq, Lceq, y Lzeq, Lmax B, Lmax C, Lmax Z, EPNdB, EPNL, PNL, CNEL, PNLTM, PNLM, TALA, LpA fast, LpA Slow y LpA impulse y Niveles de tercio de octava entre rangos de frecuencias de 12.5 Hz a 20 Khz que deben ser registrados por las estaciones de monitoreo de ruido inteligente, para los periodos de los ICA15, 17 y 18. Lo anterior en cumplimiento a la submedida 7 de la medida de seguimiento y monitoreo No. 2.

g. Los análisis de componentes tonales que identifiquen de molestias generadas dentro del rango audible en el caso que se presenten y determinar sí esas tonalidades se pueden relacionar con un tipo de aeronave o a un modelo En específico, para los periodos de evaluación de los ICA's 15, 17 y 18. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 3 de la medida de seguimiento y monitoreo 5.

h. Evaluar la cantidad de operaciones ejecutadas y registradas por el CMAA con el fin de realizar una argumentación objetiva y técnica de los resultados de niveles de ruido aeronáuticos, para los periodos de evaluación de los ICA 15, 17 y 18. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 5 de la medida de seguimiento y monitoreo

i. En los análisis de la aplicación de medidas de abatimiento de ruido presentar la evaluación de las trayectorias, perfiles de vuelo y gradiente de ascenso junto a los análisis de altura presentados, así mismo analizar cómo estos aspectos influyeron en los niveles de ruido aeronáutico para los periodos de evaluación de los ICA 15, 17 y 18. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 9 de la medida de seguimiento y monitoreo 5.

j. El análisis que relacione los cambios de procedimientos PBN implementados entre de los periodos de evaluación del ICA17 y 18, con los niveles de ruido dentro y fuera del área de influencia. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 9 de la medida de seguimiento y monitoreo 5.

k. Los análisis de cumplimiento por parte de los operadores aéreos de la aplicación del protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea realizadas en la terminal aérea y su respectivo análisis de resultados para los periodos de evaluación de los ICA 15, 17 y 18. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 10 de la medida de seguimiento y monitoreo 5.

l. Demostrar la aplicación de la "*Guía de recomendaciones para el cálculo de contornos de ruido en aeropuertos"* para las modelaciones de las operaciones aéreas de los años 2021, 2022 y 2023. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 1 de la medida de seguimiento y monitoreo 6.

m. La simulación Acústica de la Operación del Aeropuerto Proyectada a 10 y a 20 años, la cual debía entregarse dentro del periodo de evaluación del ICA15. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 2 de la medida de seguimiento y monitoreo 6.

n. Explicar las posibles causas de la variación de la extensión del área de la curva de 65dBA para los periodos de operaciones modelados correspondientes a los años 2021, 2022 y 2023. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 3 de la medida de seguimiento y monitoreo 6.

o. La identificación de todos los sobrepasos entre +5dB a +10dB de los estándares permisibles determinados en la Resolución 627 del 07 de abril de 2006 en los meses faltantes de los periodos de los ICA 15, ICA 17 e ICA 18 y para todos sobrepasos identificados realizar un análisis espectral y/o grabación de audio que permita identificar las fuentes que generan estos sobrepasos. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 1 de la medida de seguimiento y monitoreo 7.

p. Las medidas a implementar en el marco del RAC13 teniendo en cuenta los hallazgos de diferencias menores a 3dB entre el ruido ambiental y el ruido aeronáutico para los periodos de evaluación de los ICA 15, 17 y 18. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 2 de la medida de seguimiento y monitoreo 7

q. Evaluar todos los indicadores de ruido señalados en la submedida 7 de la medida de seguimiento 2 dentro de los informes de monitoreo de ruido ambiental para los periodos de seguimiento de los ICA 15, 17 y 18. Lo anterior en cumplimiento de la submedida 3 de la medida de seguimiento 7.

r. Presentar un complemento de estudio de vibraciones de conformidad a la Resolución 1728 de 2021 que cuente con 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.
   iv. Análisis y conclusiones de resultados; Lo anterior en cumplimiento de la submedida 11 de la medida de seguimiento y monitoreo 7.

s. Describir y explicar el origen de los valores de la fórmula de cálculo de los indicadores, los cuales deben guardar coherencia con las evidencias de cumplimiento de cada medida de seguimiento y monitoreo, lo anterior para la submedida 3 de la medida de seguimiento 1, submedida 3 de la medida de seguimiento y monitoreo 5, submedida 4 de la medida de manejo 5, la submedida 7 de la medida de seguimiento y monitoreo 5, la submedida 3 de la medida de

seguimiento y monitoreo 6, submedida 7 de la medida de seguimiento y monitoreo 7, la submedida 8 de la medida de seguimiento y monitoreo 7 y submedida 11 de la medida de seguimiento 7. para los periodos de evaluación de los ICA 15, 17 y 18.

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 octavo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, así como en los literales a, b, c, d, e, g, h, i, j, k, l, m, n, o, p, q, r, s y t del numeral 3 del artículo segundo del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.

37. Ajustar las metas e indicadores de la ficha de manejo PMA-01 Manejo y control de Ruido, relacionados con los subnumerales 1.2.4., 1.2.5., 1.2.6, 1.2.7., 1.2.8., 1.2.9., 1.2.10.

    Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 1.4 del numeral 1 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021. Lo anterior en cumplimiento del numeral 12 del artículo segundo del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024.

38. Presentar una simulación predictiva de los cambios o actualizaciones de procedimiento aéreos desde el 18 de mayo de 2023 hasta el 22 de noviembre de 2023, con el fin de tener las tener herramientas y evaluar los posibles impactos ambientales y a la población expuesta, antes de la implementación de cualquier tipo de modificación, actualización o cambio de procedimientos aéreos, teniendo claro que la ANLA no es competente en los cambios operacionales, pero si sobre los niveles de presión sonora que puede trascender el área de influencia proyecto. Recalcando que la entrega de estas simulaciones predictivas, deben ser antes de la implementación de dichos cambios o actualizaciones, y deben contar con la socialización previa con la comunidad.

    Lo anterior, en cumplimiento del numeral 14 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y del requerimiento 25 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

39. Presentar los soportes que evidencien el cumplimiento de las siguientes medidas de la Ficha de manejo ambiental PMA-01 "Manejo y control de Ruido", correspondiente al periodo del ICA 16 (1 de julio a 31 de diciembre de 2022):

    a. Las acciones que permitan garantizar el cumplimiento de las cuotas de ruido de carácter ambiental LAeq, hora 55 dBA ± 2 dBA en los horarios establecidos; evaluables en estaciones con categoría de uso de suelo residencial sobre las trayectorias aéreas para periodos semanales, en cumplimiento de la medida 3.

    b. El listado 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, en cumplimiento de la medida 4.

c. Que todas las trayectorias de vuelo implementadas a partir del 18 de mayo de 2023 se aplican bajo cumplimiento a disposiciones de ruido del Reglamento Aeronáutico de Colombia, la actualización del manual de abatimiento de ruido - SKBO, mediante acto administrativo expedido por la Aeronáutica Civil. Lo anterior, en cumplimiento de la medida 6.

d. Informes trimestrales relacionados 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 para el periodo comprendido entre 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023, en cumplimiento de la medida 9.

e. La aplicación del Protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado, generando registro de las sanciones impuestas en el marco de aplicación de dicho protocolo, lo anterior cumplimiento de la medida 10.

f. Los 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 26 de agosto de 2020 de la Aeronáutica Civil, en cumplimiento de la medida 11.

g. Las acciones tomadas frente a los incumplimientos a los niveles de ruido: Se presentará un informe semestral que relacioné las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, en cumplimiento de la medida 12.

h. Un informe que relacione las acciones dirigidas frente a los incumplimientos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia relacionados con el componente ruido, en cumplimiento de la medida 13.

i. El 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, en cumplimiento de la medida 15.

Lo anterior, en cumplimiento al artículo cuarto del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y requerimiento 26 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

40. Presentar para los periodos de los ICA 15 (1 de enero a 30 de junio de 2022), ICA 16 (1 de julio a 31 de diciembre de 2022), ICA 17 (1 de enero a 30 de junio de 2023) e ICA 18 (1 de julio a 31 de diciembre de 2023), los soportes documentales que permitan evidenciar la radicación de las mediciones de calidad del aire validadas del Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire Industrial a través de la Ventanilla Integral de Trámites Ambientales en Línea (VITAL), ventanilla física, licencias@anla.gov.co, u otro medio que establezca el Centro de Monitoreo de Recursos Naturales de la ANLA, con el asunto "Reporte de

monitoreo regional MCA – LAM0209” de manera semanal para el caso de estaciones automáticas y mensualmente para el caso de estaciones manuales. La información de los monitoreos deberá diligenciarse en un archivo formato .csv, .xls o .xlsx. incluyendo los siguientes campos:

ID_MAI_ANL	ID_MON_AIR	PARAMETRO	REGISTRO	FECHA	HORA_INI	HORA_FIN

•ID_MAI_ANL: Corresponde al identificador único de la estación de monitoreo del Sistema Especial de Vigilancia de Calidad del Aire planteado por la ANLA.
•ID_MON_AIR: Identificador único del punto de monitoreo de calidad de aire utilizado previamente en el Modelo de Almacenamiento Geográfico Vigente.
•PARAMETRO: Corresponde el parámetro a reportar, mínimo se deben reportar los siguientes parámetros:
•PM10: Concentración de material particulado menor a 10 micras a condiciones de referencia en µg/m3.
•PM2.5: Concentración de material particulado menor a 2,5 micras a condiciones de referencia en µg/m3.
•NOx: Concentración de óxidos de nitrógeno a condiciones de referencia en µg/m3.
•SOx: Concentración de óxidos de azufre a condiciones de referencia en µg/m3.
•CO: Concentración de monóxido de carbono a condiciones de referencia en µg/m3.
•O3: Concentración de Ozono a condiciones de referencia en µg/m3.
•VViento: Velocidad del viento medida a 10 m en grados.
•DViento: Dirección del viento medida a 10 m en m/s
•Taire: Temperatura del aire medida a 2 m en °C.
•Precip: Precipitación en mmH2O
•Patm: Presión atmosférica medida a 2 m en bar.
•Haire: Humedad relativa medida a 2 m en %.
•Rsolar: Radiación solar medida a 2 m en W/m2.
•REGISTRO: Corresponde al registro o valor a reportar, esta columna solo deberá llevar caracteres numéricos positivos con aproximación decimal separada por puntos (ejemplo: 1.0). Si no se tiene información no se envía el campo.
•FECHA: Corresponde a la fecha de muestreo. Su formato debe ser DD-MM-YYYY.
•HORA_INI: Corresponde a la hora inicio del muestreo. Utilizar sistema horario de 24 horas (ejemplo 18:00 para las 6:00 p.m.)
•HORA_FIN: Corresponde a la hora finalización del muestreo. Utilizar sistema horario de 24 horas (ejemplo: 18:00 para las 6:00 p.m.).

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 11 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021, numeral 5 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 29 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

41. Entregar un enlace de consulta en tiempo real o usuario de visor en línea que permita la descarga de información asociada al monitoreo de las estaciones automáticas.

    Lo anterior, en cumplimiento del sub-numeral 11.1 del numeral 11 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021, numeral 6 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 30 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

42. Presentar los dictámenes técnicos de las aerolíneas que incumplieron con los niveles de ruido establecidos en la Resolución 1599 de 2020 para los periodos de los ICA 16 (1 de julio a diciembre de 2022), ICA 17 (1 de enero a 30 de junio de 2023) y 18 (1 de julio a diciembre de 2023), así como los planes de acción acogidos en el marco de los resultados periódicos, haciendo especial énfasis en los planes de reconversión de flota aérea.

    Lo anterior, en cumplimiento del numeral 4 del artículo segundo de la de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, numeral 8 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 31 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

43. Incluir los resultados de la caracterización acústica de emisión de ruido dentro de los criterios de actualización bianual del protocolo de medición a los niveles de ruido en la operación aérea del aeropuerto internacional El Dorado acogido mediante Resolución 1599 de 2020, la actualización corresponde al ICA 16 (1 de julio a 31 de diciembre de 2022).

    Lo anterior, en cumplimiento del numeral 6 del artículo segundo de la de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, en el numeral 9 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 32 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

44. Presentar los soportes documentales que evidencien el cumplimiento de la Ficha de Manejo 6.2.1.6 Mitigación de Impactos Sobre la Calidad de Aire para los periodos de los ICA 11 (1 de enero a 30 de junio 2020) e ICA 12 (1 de julio a 31 de diciembre de 2020).

    Lo anterior, en cumplimiento del requerimiento 6 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, numeral 12 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 33 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

45. Presentar para las aeronaves de carga que operan en el Aeropuerto Internacional El Dorado la documentación pertinente que dé cuenta de la reconversión de sus motores a la etapa necesaria para operar en la terminal aérea o de lo contrario un plan de reconversión de la flota aérea específicamente para los operadores de carga.

    Lo anterior, en cumplimiento del literal d del numeral 8 del artículo octavo de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, numeral 39 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, numeral 39 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 11 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 63 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, numeral 13 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 34 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

46. Presentar soportes que evidencien el cumplimiento de la implementación de las medidas de manejo definidas en la ficha 6.2.1.6 Mitigación de Impactos Sobre la Calidad de Aire y la ficha en la ficha 6.2.1.7 Mitigación de Impactos Sobre Ruido, definidas en la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, para los ICA 8 (del 1 de julio al 31 de diciembre de 2018), ICA 9 (del 1 de enero al 30 de junio de 2019) e ICA 10 (del 1 de julio al 31 de diciembre de 2019).

Lo anterior, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 2 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 16 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, numeral 14 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 35 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

47. Presentar un listado actualizado de toda la flota de aeronaves operadas en el aeropuerto El Dorado y su correspondiente *"etapa de ruido"* y una proyección de los cambios que se realizarán en este sentido, un listado de las aerolíneas que han incumplido y han sido sancionadas, desde el año 2000 al año 2017, especificar tipo de sanción impuesta y el suministro de un mapa estratificando con los usos del suelo contra niveles de ruido presentes en el área de influencia directa del proyecto, ubicando las estaciones de monitoreo.

    Lo anterior en cumplimiento del numeral 3 del artículo primero del Auto 2856 del 22 de julio de 2010, numeral 16 del artículo primero del Auto 3072 del 1 de octubre de 2012, numeral 34 del artículo primero del Auto 2046 del 25 de mayo de 2015, numerales 68 y 69 artículo primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017, numeral 44 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril del 2018, numerales 26, 28.1 y 28.2 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numerales 26 y 37 del artículo primero Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 9 del artículo primero del Auto 620 de 15 de febrero de 2021, requerimiento 61 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, numeral 16 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 37 del 509 del 12 de agosto de 2025.

48. Informar si el documento denominado *"Informe de niveles de ruido y aeronaves infractoras según Resolución 2130 UAEAC",* está relacionado con la implementación del protocolo de evaluación del cumplimiento a los niveles de ruido por aeronave requerido por esta Autoridad y complemente el mismo indicando incertidumbre de las mediciones realizadas, soporte técnico sobre el ajuste de las condiciones del aeropuerto El Dorado a las condiciones de referencia de la metodología de evaluación utilizada, protocolos de ajuste por condiciones meteorológicas y las gestiones realizadas ante los incumplimientos registrados, en cumplimiento de la Ficha PMA-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control del Ruido.

    Lo anterior, en cumplimento del numeral 13 del artículo segundo del Auto 6798 del 28 de agosto de 2019, requerimiento 72 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, numeral 17 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 38 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

49. Presentar los soportes del cálculo de los indicadores de Calidad del Aire con el objeto de determinar la cantidad de población expuesta a los diferentes niveles concentración de contaminantes asociados al aeropuerto internacional El Dorado para las vigencias 2018 y 2019.

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

Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo PMA-01 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Emisiones de Gases y Partículas, numeral 4 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 18 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, numeral 19 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 39 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

50. Presentar el informe de monitoreo de ruido consolidado para la vigencia 2019.

    Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido definida en el artículo quinto de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, numeral 62 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, numeral 5 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 19 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, numeral 20 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 40 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

51. Presentar los informes de medición de calidad del aire para los ICA 9 (del 1 de enero al 30 de junio de 2019) e ICA 10 (del 1 de julio al 31 de diciembre de 2019), de conformidad con lo establecido en el numeral 9.6 "Reporte de la calidad del aire" del Manual de operación de sistemas de vigilancia de la Calidad del aire, del Protocolo para el Monitoreo y Seguimiento de la Calidad del aire, acogido mediante Resolución 650 del 01 de abril de 2010 y ajustado mediante Resolución 2154 del 01 de noviembre de 2010.

    Lo anterior, en cumplimiento al Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-02 Programa de control de emisiones – Manejo y control de la Calidad del Aire, definida en el artículo quinto de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, numerales 4, 5, 6 y 8 del artículo segundo del Auto 2241 del 12 de diciembre de 2005, numeral 6 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 20 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, numeral 21 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 41 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

52. Presentar un análisis del incremento o decrecimiento de las curvas de ruido de 65 dB Ldn en áreas y personas expuestas en la actualidad, respecto de años anteriores, con el objeto de identificar cómo se ha realizado el manejo de las medidas mitigadoras de ruido.

    Lo anterior, en cumplimiento del numeral 25 del artículo primero del Auto 3072 del 1 de octubre de 2012, numerales 15 y 27 del artículo primero del Auto 2046 del 25 de mayo de 2015, numeral 63 del artículo primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017, numeral 49 del artículo primero del Auto 1678 del 19 de abril del 2018, numerales 33 y 35 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 7 artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 21 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, numeral 22 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 42 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

53. Presentar un informe consolidado de 2015 a 2019, donde se presenten y analicen los indicadores de gestión para el manejo del ruido, reportando cuantitativamente los

avances, frente a los niveles de ruido monitoreados y la evolución de las curvas de ruido para el mismo periodo.

Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha PMA-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control del Ruido definida en el artículo tercero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, numeral 11 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, requerimiento 70 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 23 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, numeral 23 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y del requerimiento 43 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

54. Presentar un informe sobre las aeronaves de carga que operan en el aeropuerto El Dorado, la vigencia del certificado de aeronavegabilidad y las gestiones que se están realizando para el cambio de estas.

    Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha PMA-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control del Ruido, numeral 12 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, requerimiento 71 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 24 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, numeral 24 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 44 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

55. Presentar como información complementaria en los próximos monitoreos de ruido, el historial temporal y el respectivo análisis de los espectros de frecuencia.

    Lo anterior, en cumplimiento a la Ficha de Seguimiento y Monitoreo PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido, sub numerales 20.1, 20.2, 20.2.1, 20.2.2, 20.2.3, 20.3, 20.3.1, 20.3.2, 20.3.3, 20.3.4, 20.3.5, 20.4, 20.4.1, 20.4.2 y 20.4.3 del numeral 20 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, requerimiento 73 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 25 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, numeral 25 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y literal b del numeral 2 del requerimiento 45 del Acta 509 de 12 de agosto de 2025.

56. En los próximos informes de modelación acústica, presentar la siguiente información:

    a. La curva de 65 dB Ldn con la operación que se encontraba autorizada en 2015.

    b. Curvas de ruido integradas para el indicador de ruido 65 dB Ldn desde 2015 a la fecha.

    c. Análisis temporal de personas expuestas 2015 a la fecha para la curva de 65 dB Ldn.

    Lo anterior, en cumplimiento a la Ficha de Seguimiento y Monitoreo PSM-01 Programa de control de emisiones – Manejo y control de ruido, sub numerales 20.1, 20.2, 20.2.1, 20.2.2, 20.2.3, 20.3, 20.3.1, 20.3.2, 20.3.3, 20.3.4, 20.3.5, 20.4, 20.4.1, 20.4.2 y 20.4.3 del numeral 20 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, requerimiento 73 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 25 del Acta 562 del 31 de agosto

de 2022, numeral 25 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y numeral 4 del requerimiento 45 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

57. Presentar para los periodos de los ICA 11 (1 de enero a 30 de junio de 2020) e ICA 12 (1 de julio a 31 de diciembre de 2020), un análisis de ruido en el área del jarillón y el portón aledaño a la estación de monitoreo de ruido EMRI 13, en donde se establezca si es necesario el rediseño del jarillón para complemento de la medida de mitigación en este sitio.

    Lo anterior, en cumplimiento de la medida 4 Barrera de protección de ruido de la Ficha de Manejo 6.2.1.7 Mitigación de Impactos Sobre Ruido definida en la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, literal b del requerimiento 7 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 26 del Acta 562 del de 31 de agosto de 2022, numeral 26 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 46 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

58. Presentar la siguiente información para los ICA 11 (1 de enero a 30 junio de 2020) e ICA 12 (1 de julio a 31 de diciembre de 2020):

    a. Soportes que den cumplimiento al cálculo de los indicadores de gestión en el manejo de ruido de acuerdo con la Medida 3 de la Ficha de Manejo.

    b. Procedimiento en donde se relacionen los responsables, actividades rutinarias, recursos y suministros para garantizar la reducción de perdida de datos de la red de monitoreo de ruido por ausencia de energía, mantenimiento o fallas operativas de los equipos de monitoreo de ruido, para garantizar el cumplimento de la Medida 2 Manejo en los receptores (Instalación de red de monitoreo en tiempo continuo y real, puesta en marcha de la Red de Monitoreo en tiempo continúo y real. De igual manera el procedimiento debe establecer las acciones y responsables para garantizar el acceso con el usuario de ANLA a los datos brutos de la red de monitoreo de ruido.

    Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo PMA- 01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control del Ruido, literales a y b del requerimiento 8 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 27 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, numeral 27 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 47 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

59. Presentar soportes de cumplimiento al cálculo de los indicadores de Calidad del Aire con el objeto de determinar la cantidad de población expuesta a los diferentes niveles concentración de contaminantes asociados al aeropuerto internacional El Dorado para la vigencia 2020.

    Lo anterior, de conformidad con lo establecido en la medida 2 de la Ficha de Manejo PMA-02 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Emisiones de Gases y Partículas, definida en el artículo tercero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015,

requerimiento 9 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 28 del Acta 562 de 31 de agosto de 2022, numeral 28 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 48 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

60. Especificar el intervalo de medición para los monitores de ruido ambiental ajustando tanto en los informes como en el Modelo de Almacenamiento Geográfico la información para que sea homogénea para el periodo de los ICA 11 (1 de enero a 30 de junio de 2020) e ICA 12 (1 de julio a 31 de diciembre de 2020).

    Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo PMA- 02 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Emisiones de Gases y Partículas, literal b del requerimiento 10 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 29 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, numeral 29 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 49 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

61. Presentar la siguiente información:

    a. Para ICA 11 (1 de enero a 30 de junio de 2020):

        i. Calibraciones multipunto, chequeos de span y de cero y los certificados de calibrador dinámico, generadores de gases o cilindros certificados para cada uno de los contaminantes monitoreados para los informes de monitoreo del ICA 11 enero a junio de 2020 (6 informes).
        ii. Los datos de calidad de aire para el mes de mayo de 2020 en el Modelo de Almacenamiento Geográfico.

    b. Para ICA 12 (1 de julio a 31 de diciembre de 2020):

        i. Excluir de los informes y del Modelo de Almacenamiento Geográfico el contamínate PM10 y PM2,5.
        ii. Realizar los monitoreos de calidad de aire con métodos acreditados por el IDEAM.
        iii. Ajustar registro fotográfico y métodos tanto en los informes como del Anexo. Fichas técnicas equipos.
        iv. Las calibraciones multipunto, chequeos de span y de cero y los certificados de calibrador dinámico, generadores de gases o cilindros certificados para cada uno de los contaminantes monitoreados para los informes de monitoreo.
        v. Ajustar el Modelo de Almacenamiento Geográfico, ingresando datos individuales para cada uno de los tiempos de exposición establecidos en la Resolución 2254 de 2017, de los contaminantes monitoreados que estén acreditados.

    Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo PMA- 02 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Emisiones de Gases y Partículas, literales a y b y literales a, b, c, d y e del requerimiento 11 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, el requerimiento

30 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, numeral 30 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 50 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

62. Presentar un informe semestral que relacione las acciones realizadas frente a los incumplimientos a los niveles de ruido y avance respecto al procedimiento sancionatorio aplicado a las aerolíneas LÍNEAS AÉREAS SURAMERICANAS S.A.S y AEROSUCRE S.A. y de las demás que se puedan presentar.

    Lo anterior, de conformidad con lo establecido en la medida 6 de la Ficha de manejo PMA-01 Programa de control de emisiones, manejo y control del ruido, establecida en la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, requerimiento 48 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, subnumeral 1.1 del numeral 1 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023, numeral 31 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 51 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

63. Presentar el diligenciamiento de los formatos ICA 1a y 4a y 4b en los cuales se registre el desarrollo de los indicadores de gestión y cumplimento, para los períodos de los ICA 13 (1 de enero a 30 de junio de 2021) e ICA 14 (1 de julio a 31 de diciembre de 2021).

    Lo anterior, de conformidad con lo previsto en la medida de manejo 6 de la Ficha de manejo PMA-01 Programa de control de emisiones, manejo y control del ruido, establecida en la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, requerimiento 49 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, numeral 32 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 52 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

64. Presentar la siguiente información para el periodo de los ICA 13 (1 de enero a 30 de junio de 2021) e ICA 14 (1 de julio a 31 de diciembre de 2021):

    a. Las memorias de cálculo completas con los valores de medias diaria, máximos horarios, máximos octahorarios y presentar la justificación al respecto sobre la falta de los datos medidos de mayo a diciembre de 2021.

    b. El análisis de tendencia para el contaminante PM 2.5 para el periodo de exposición de 24 horas dentro de los formatos ICA 4a y 4b.

    c. Un informe técnico sobre las posibles causas de las excedencias de los limites permisibles identificadas para contaminantes PM10, PM2.5 y SO2, en el periodo de exposición de 24 horas correspondiente a los meses de enero, febrero, marzo, abril, junio, julio, septiembre y octubre de 2021, en las estaciones CA2 El Dorado, Engativá y Fontibón.

    d. Los soportes de las mediciones de PM2.5 de la estación de monitoreo de calidad del aire CA2 El Dorado.

    Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Monitoreo y Seguimiento PSM-02 Programa de control de emisiones – Manejo y Control de Emisiones de Gases y Partículas,

requerimiento 51 Acta 562 del 31 de agosto de 2022, numeral 34 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 53 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

65. Informar sobre las medidas tomadas frente a los incumplimientos en los horarios de restricción de la configuración operacional en Fase II evidenciadas en el periodo de análisis (1 de julio 2022 al 18 de mayo de 2023); especialmente y sin limitarse únicamente a la restricción de la pista sur entre las 22:00 a 23:59 horas.

    Lo anterior, en cumplimiento del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, numeral 1 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023, numeral 35 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 54 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

66. Presentar el reporte de las operaciones aéreas efectuadas con aeronaves de todo tipo que hayan tenido que utilizar dicho terminal como aeropuerto alterno (para el periodo correspondiente al ICA 16 (1 de julio a 31 de diciembre de 2022) por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad durante el período en que permanezcan dichas razones y que afecten la seguridad del vuelo, y las aeronaves que operen en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia, y vuelos especiales del Ministerio de Defensa y a los cuales se considera no les aplicaban las medidas de manejo ambiental aprobadas para Fase II.

    Lo anterior, en cumplimiento del parágrafo primero del artículo primero de la Resolución 1728 del 04 de octubre de 2021, numeral 2 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023, numeral 36 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 55 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

67. Presentar los indicadores de la Ficha PSM-01 Manejo y control de ruido, los cuales deben mostrar los valores numéricos usados para su cálculo, la descripción de dichos valores y su resultado, para el periodo del ICA 16 (1 de julio a 31 de diciembre de 2022).

    Lo anterior, en cumplimiento del numeral 3 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023, numeral 37 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 56 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

68. Presentar para los monitoreos presentados en el periodo del ICA 16 (1 de julio a 31 de diciembre de 2022), los datos de los registros de aeronaves que superaron más de una vez al mes el nivel máximo de ruido de 94dBA Lmax establecido en el artículo tercero de la Resolución 1599 de 2020, para las estaciones EMRI_01, EMRI_02, EMRI_03, EMRI_10, EMRI_23, y EMRI_30, dicho documento debe contener, además de la individualización de las aeronaves que infringen el protocolo, las medidas tomadas por la AEROCIVIL que permitan validar las acciones de control y seguimiento a los planes de mitigación de ruido, lo anterior, en línea a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC 13. Régimen Sancionatorio.

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 7 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023, numeral 38 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 57 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

69. Presentar un documento informe que soporte técnicamente si el manual de abatimiento de ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado, se modifica o mantiene con la actualización de procedimiento aéreos y PBN actualizados e implementados, toda vez, protocolo de medición y evaluación de cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea descritos para el Aeropuerto Internacional El Dorado – SKBO de la ciudad de Bogotá D.C., fueron diseñados para los procedimientos RNAV1 determinados en el SID RNAV (RNAV DEPARTURES RWY 13L/13R/31L/31R), indicados en dicho protocolo.

    Lo anterior, en cumplimiento del numeral 12 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023, numeral 39 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 58 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

70. Presentar el ajuste de los modelos de propagación de ruido mediante los resultados obtenidos por el indicador de evaluación de ruido aeronáutico, correspondiente al año 2022 y al año con la temporalidad 1 de julio de 2022 al 30 de junio de 2023, que contengan los escenarios descritos en el indicador 3 del Plan de Seguimiento y Monitoreo de la ficha PSM-01 (con restricciones ambientales y sin restricciones ambientales).

    Lo anterior, en cumplimiento del numeral 13 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023, numeral 40 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 59 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

71. Informar sobre las medidas y/o disposiciones adoptadas para las diferencias registradas de niveles de ruido ambiental versus ruido aeronáutico inferiores a 3dB para los periodos diurno y nocturno en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC 13. Régimen Sancionatorio y el análisis respectivo, de dichas diferencias deben ser incluidas en la restricción operativa o asignación de nuevas franjas horarias con sistema de cuota de ruido – QC.

    Lo anterior, en cumplimiento del numeral 15 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023, en el numeral 41 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 60 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

72. Dar cumplimiento a los términos establecidos de máximo 5 días para informar a esta Autoridad Nacional las operaciones aéreas diferentes a las autorizadas, efectuadas en los horarios de restricción de las medidas de manejo ambiental aprobadas para Fase II.

    Lo anterior, en cumplimiento del parágrafo segundo del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, numeral 17 del artículo segundo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023, numeral 42 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 61 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

73. Presentar la siguiente información correspondiente a los Informes de Cumplimiento Ambiental -ICA 17 (1 de enero a 30 de junio de 2023), ICA 18 (1 de julio a 31 de diciembre de 2023), ICA 19 (1 de enero a 30 de junio de 204) e ICA 20 (1 de julio a 31 de diciembre de 2024):

    a. Monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65 LDN a través de simulaciones acústicas anuales, donde los últimos seis meses del año a monitorear, correspondan al periodo ICA a presentar; lo anterior, con el fin de que esta Autoridad Nacional realice control y seguimiento de los impactos ambientales por ruido, su magnitud y área de trascendencia, con menor temporalidad, así:

        i. ICA_17 (1 de enero a 30 de junio de 2023) → Monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65DB LDN del periodo anual comprendido entre 1 de julio de 2022 al 30 de junio de 2023.
        ii. ICA 18 (1 de julio a 31 de diciembre de 2023) → Monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65DB LDN del periodo anual comprendido entre 1 de enero de 2023 al 31 de diciembre de 2023.
        iii. ICA_19 (1 de enero a 30 de junio de 2024) → Monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65DB LDN del periodo anual comprendido entre 1 de julio de 2023 al 30 de junio de 2024.
        iv. ICA_20 (1 de julio a 31 de diciembre de 2024) → Monitoreo de la evolución de la curva de ruido de 65DB LDN del periodo anual comprendido entre 1 de enero de 2024 al 31 de diciembre de 2024.

    Lo anterior, en cumplimiento a la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-01 Manejo y control de Ruido y el numeral 1 del artículo noveno del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023, el numeral 43 del artículo primero del Auto 11705 del 27 diciembre de 2024 y requerimiento 62 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

74. Replantear las metas e indicadores de las actividades correspondientes a los subnumerales 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.15, 1.17 del numeral 1 del artículo noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

    Lo anterior en cumplimiento del subnumeral 1.18 del numeral 1 del artículo noveno de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, numeral 45 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y requerimiento 63 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

75. Presentar los soportes documentales que permitan evidenciar lo correspondiente a los ICA 19 (del 1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (del 1 de julio al 31 de diciembre de 2024), en relación con los siguientes ítems:

    a. Reporte detallado de los eventos que incumplen la cuota de ruido QC en la franja horaria restringida (05:00 a. m. – 06:59 a. m.), incluyendo para cada uno de ellos el tipo de aeronave involucrada (callsign, modelo y operador), la fecha y hora exacta, descripción técnica de las condiciones operativas y meteorológicas que motivaron la operación).

b. Un informe detallado de las aeronaves que, de manera recurrente, presentan incumplimientos frente a la medida de cuota de ruido de carácter ambiental. El informe deberá indicar si dichas aeronaves se encuentran incluidas dentro del plan de reconversión, especificar el cronograma correspondiente, y definir las estrategias de gestión para aquellas que registran perfiles acústicos elevados y no están contempladas en dicho plan.

c. Una propuesta detallada de las medidas de control, seguimiento y verificación adoptadas por AEROCIVIL para evitar operaciones no autorizadas durante el horario restringido. Se deberá especificar el alcance, responsables y cronograma de implementación, así como losmecanismos de control operacional y verificación acústica que garanticen el cumplimiento de la medida

d. Un informe técnico consolidado que identifique las aeronaves, aerolíneas y alturas operativas asociadas a los eventos que excedieron el umbral de 55 dBA ±2 dBA. Este informe deberá incluir las acciones correctivas y de mejora propuestas, los responsables, los plazos definidos para su ejecución y los mecanismos de verificación asociados. Además, deberá integrar los resultados técnicos de los informes ICA 19 e ICA 20 como sustento de trazabilidad del proceso

e. Un informe mediante un análisis técnico detallado de los niveles de ruido generados por las aeronaves que presentan perfiles acústicos elevados durante los años 2023, 2024 y hasta 13 de abril de 2025, conforme a la categorización de QC, de tal manera que se valide si los datos de emisión de las aeronaves registradas presentan equivalencia respecto a aeronaves con restricción QC vigente bajo dicho esquema.

Lo anterior el cumplimiento de la medida 3 establecida en la Ficha de manejo ambiental PMA-01. Manejo y Control de Ruido y requerimiento 116 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

76. Presentar los listados de asistencia y firmas correspondientes a las capacitaciones impartidas 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 en el uso del Sistema de Restricción por Cuota de Ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado, correspondientes a los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

    Lo anterior, en cumplimiento de la medida 4 establecidas en la Ficha de manejo ambiental PMA-01. Manejo y Control de Ruido y requerimiento 117 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

77. Presentar un informe técnico consolidado (correspondiente al primer período trienal desde la entrada en vigencia de la obligación), que permita verificar de manera objetiva,

completa y sustentada el cumplimiento del Plan de Reducción de Niveles de Ruido, incluyendo, como mínimo, la siguiente información:

a. Análisis detallado del estado actual de cumplimiento de los planes de reconversión de flota aérea aprobados.

b. Relación completa de aeronaves retiradas e incorporadas entre los años 2022 y 2025.

c. Justificación técnica documentada de cada sustitución de aeronave, incluyendo un comparativo cuantitativo de los niveles de emisión acústica entre los modelos retirados e incorporados

d. Participación porcentual de cada modelo de aeronave en las operaciones realizadas por Aerosucre S.A., con base en los registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA).

e. Análisis del grado de cumplimiento de los indicadores técnicos definidos en el Plan de Reducción de Niveles de Ruido.

f. Copias de aprobaciones de homologación y certificación acústica para las aeronaves HK-5216 y HK-5239, y las demás que apliquen

g. Incorporar los registros sobre niveles de ruido en zonas urbanas aledañas, señalando:

   i. Fluctuaciones en la frecuencia de operaciones.
   ii. Variaciones en los niveles sonoros.
   iii. Ausencia o presencia de análisis de correlación entre estos datos y la efectividad del plan de reconversión de flota.

h. Documento técnico que sustente la metodología empleada para la certificación acústica de aeronaves, especificando el procedimiento utilizado para determinar los niveles EPNL (lateral, flyover, approach) y aclarando cuál de estos valores se utiliza como referencia oficial para definir el grado de certificación conforme a la normativa aplicable (OACI, EASA o FAA).

Lo anterior, en cumplimiento de la medida de manejo 5 de la Ficha de manejo ambiental PMA-01. Manejo y Control de Ruido, de la submedida 2 de la medida 1 de la Ficha PMA-02 Manejo y Control de Calidad del aire y del requerimiento 118 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

78. Presentar evidencias de la implementación del Manual de Abatimiento de Ruido adoptado mediante Resolución 1915 del 6 de octubre de 2020, en los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024, incluyendo como mínimo la siguiente información:

a. Evaluación del cumplimiento de los procedimientos establecidos para todas las cabeceras operativas del Aeropuerto Internacional El Dorado (31R – 13L/13R), con análisis detallado por cabecera.

b. Resultados de verificación del cumplimiento de los parámetros técnicos definidos en el Manual, tales como: Altura mínima en puntos de control, gradiente mínimo de ascenso, trayectorias efectivamente voladas frente a los procedimientos publicados (SID/STAR), uso controlado de la unidad de potencia auxiliar (APU) y restricciones horarias y espaciales establecidas en el manual.

c. Registro detallado de eventos de incumplimiento de los procedimientos del Manual, especificando la aeronave, el operador, la ruta, el tipo de desviación detectada y la gestión administrativa o técnica adelantada por parte de la AEROCIVIL frente a cada caso.

d. Análisis de tendencias y evaluación de efectividad, comparando los resultados actuales con los datos históricos desde la entrada en vigor del Manual de Abatimiento de Ruido adoptado mediante Resolución 1915 del 6 de octubre de 2020, de forma que se pueda identificar el grado de mejora, cumplimiento y persistencia de desviaciones.

e. Evidencias complementarias, tales como mapas de trayectoria, reportes generados por el sistema CMAA, correlación con las estaciones EMRI, y resultados estadísticos que respalden las conclusiones presentadas.

Lo anterior, en cumplimiento de la medida de manejo 6 de la Ficha de manejo ambiental PMA-01 *"Manejo y Control de Ruido"* y requerimiento 119 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

79. Presentar los informes trimestrales sobre el avance de la implementación de los procedimientos PBN (Performance Based Navigation) / RNAV (Random Navigation) y sus implicaciones en la reducción de niveles de ruido, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

    Lo anterior, en cumplimiento de la medida de manejo 7 de la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y Control de Ruido y requerimiento 120 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

80. Presentar los informes trimestrales con los resultados de la implementación del protocolo de medición y evaluación del cumplimiento de los niveles de ruido en la operación aérea, acogido mediante la Resolución 1599 del 26 de agosto de 2020 de la Aeronáutica Civil, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

Lo anterior, en cumplimiento de la medida de manejo 8 de la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y Control de Ruido y requerimiento 121 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

81. Presentar los informes semestrales sobre las acciones tomadas frente a los incumplimientos de los niveles de ruido, incluyendo el seguimiento técnico y consolidado de los casos en trámite, en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, correspondientes a los periodos ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

    Lo anterior, en cumplimiento de la medida de manejo 9 de la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y Control de Ruido y del requerimiento 122 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

82. Presentar los informes semestrales para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) que deberá consignar de manera detallada y diferenciada la siguiente información respecto de cada solicitud o trámite atendido:

    a. Número de radicado y fecha de cada solicitud.

    b. Identificación del solicitante y ubicación exacta del predio.

    c. Uso de suelo proyectado y compatibilidad técnica determinada en el concepto emitido (positivo o negativo).

    d. Fundamentación técnica específica del pronunciamiento, incluyendo los criterios normativos aplicados.
    e. Indicación de si, con posterioridad al concepto, se tuvo conocimiento de la expedición de licencias de construcción por parte de las autoridades urbanísticas.

    f. Descripción de las acciones de gestión desarrolladas por AEROCIVIL para prevenir la consolidación de desarrollos incompatibles, en coordinación con entidades distritales o municipales.

    Lo anterior, en cumplimiento de la medida de manejo 10 de la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y Control de Ruido y requerimiento 123 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

83. Presentar para el indicador Eficiencia Energética en las operaciones áreas (EE):

    a. La fórmula matemática propuesta para el nuevo indicador, que permita estimar las emisiones totales de CO_2 equivalente (CO_2eq) derivadas de todas las actividades aéreas y aeroportuarias

    b. La metodología detallada de cálculo, incluyendo parámetros de entrada, fuentes de información, periodicidad de recolección y tratamiento de datos.

c. Los criterios técnicos de consolidación y verificación de la información, que garanticen la trazabilidad y confiabilidad de los resultados reportados.

d. La inclusión de un indicador complementario de intensidad, que permita mantener el seguimiento diferenciado de las medidas de eficiencia energética operacional, de forma independiente al volumen total de operaciones.

Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 Manejo y Control de Calidad del Aire, artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y requerimiento 124 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

84. Incluir cálculo de representatividad temporal para cada parámetro monitoreado, estación de monitoreo y periodo de los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), conforme a lo establecido en el Protocolo para el Monitoreo y el Seguimiento de la Calidad del Aire, con el fin de garantizar la validez técnica de los resultados reportados en el indicador “Porcentaje de cumplimiento de la norma vigente de los parámetros monitoreados en calidad del aire (NA)”.

    Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 Manejo y Control de Calidad del Aire, artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y requerimiento 125 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

85. Presentar los soportes documentales que evidencien cómo la AEROCIVIL ha implementado y articulado las reglas operacionales previstas durante los periodos correspondientes a los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024). Entre las acciones a verificar se incluyen, entre otras:

    a. Implementación de aterrizajes verdes (motor al ralentí, Flaps 3).

    b. Uso de valores IFF que permitan mayor eficiencia en el descenso.

    c. Restricción del uso de APU cuando se disponga de fuentes de energía en puerta.

    d. Rodaje de llegada y salida con menos de todos los motores encendidos.

    e. Uso de remolque en plataforma bajo lineamientos de AEROCIVIL.

    f. Aproximaciones limpias con descenso controlado del tren de aterrizaje.

    g. Procedimientos de espera en tierra que minimicen consumo y emisiones.

    h. Aplicación de procedimientos PBN/RNAV por parte de los operadores aéreos.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 1 de la medida 1 de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 Manejo y Control de Calidad del Aire, artículo sexto de la Resolución

1728 del 4 de octubre de 2021 y requerimiento 126 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

86. Presentar un análisis consolidado que contenga la evolución temporal de las concentraciones de los contaminantes criterio (PM10, PM2,5, SO2, NO2, O3 y CO) durante los últimos cinco (5) años, incluyendo los periodos de los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024). Esta evaluación deberá incluir representaciones gráficas alineadas con los tiempos normativos de exposición establecidos en la Resolución 2254 del 1 de noviembre de 2017, análisis estadísticos que permitan identificar tendencias, eventos críticos de contaminación y condiciones que puedan estar incidiendo en los incrementos registrados.

    Lo anterior, en cumplimiento de la Submedida 3. de la medida 1 de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 Manejo y Control de Calidad del Aire y del requerimiento 127 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025

87. Presentar evidencia técnica estructurada que demuestre la determinación de los objetivos de reducción anuales para cada uno de los contaminantes criterio (PM10, PM2,5, SO2, NO2, O3 y CO), con base en las proyecciones de modificación de los límites normativos contempladas en la Resolución 2254 del 1 de noviembre de 2017, correspondiente a los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 4 de la medida 1 de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 Manejo y Control de Calidad del Aire y del requerimiento 128 Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

88. Presentar los soportes documentales que evidencien el cálculo y seguimiento del indicador *“Evolución de la generación de emisiones (EV)”,* conforme a una metodología técnicamente adecuada y utilizando la fórmula correcta que permita interpretar variaciones entre periodos consecutivos. El análisis debe estar vinculado a los objetivos de reducción definidos y deberá corresponder a los periodos de los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 5 de la medida 1 Medidas de manejo enfocadas a operaciones, procedimientos y fuentes de emisión de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 Manejo y Control de Calidad del Aire y requerimiento 129 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

89. Presentar un informe técnico, para los periodos de los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) que contenga:

    a. La relación de fuentes emisoras propias asociadas a las actividades del Aeropuerto Internacional El Dorado.

b. Los datos básicos de actividad disponibles para cada fuente identificada, tales como: Consumo estimado de combustibles (tipo y volumen). Consumo eléctrico mensual (kWh). Horas de operación, número de ciclos u otros registros equivalentes.

c. La estimación de las emisiones de CO_2 generadas por dichas fuentes.

Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 4 de la medida 2 de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 Manejo y Control de Calidad del Aire y requerimiento 130 Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

90. Presentar soportes documentales que evidencien que los resultados obtenidos mediante el monitoreo de calidad del aire fueron utilizados como insumo técnico para ajustar los datos derivados del modelo de calidad del aire, correspondiente a los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024). Los soportes deberán demostrar el vínculo técnico entre los valores monitoreados y los parámetros ajustados del modelo, incluyendo justificación metodológica y resultados comparativos.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 6 de la medida 2 Medidas de manejo en los receptores de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 Manejo y Control de Calidad del Aire y requerimiento 131 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

91. Presentar Plan de acción correctivo y preventivo que asegure la continuidad del monitoreo, incluya redundancias operativas ante fallas técnicas, y garantice la entrega oportuna de los datos requeridos por esta Autoridad Ambiental, correspondientes al periodo comprendido entre el 1 de enero de 2024 y el 14 de abril de 2025.

    Lo anterior, en cumplimiento de las submedidas 1 y 3 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 1 Localización de las medidas, de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 132 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

92. Presentar los siguientes soportes documentales, que demuestren que el área de cobertura de las estaciones de monitoreo de ruido del CMAA para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) cubre en su totalidad el área de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado, conforme al área licenciada definida en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y esta evidencia deberá incluir:

    a. La justificación técnica de la metodología empleada para estimar el área de cobertura de cada estación y su correspondencia con la cobertura total reportada.

    b. La aclaración de la inconsistencia identificada entre el valor textual del radio de cobertura (750 m) y el valor consignado en la tabla como “radio promedio de 2.375 m”, así como la relación de estos valores con el área total de cobertura reportada (45,9 km²)

c. La demostración, mediante mapas georreferenciados u otros elementos cartográficos, de que la cobertura efectiva de la red de monitoreo permite representar adecuadamente las condiciones de ruido en el área de influencia establecida (28,9 km²), conforme a lo exigido por la normativa.

Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 3 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 1 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 133 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025

93. Presentar la metodología detallada y técnicamente justificada para el cálculo del indicador de operación continua de la red de monitoreo del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMMA), incluyendo el dato primario y el análisis técnico de los valores reportados en los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) (97,3 % y 98 %, respectivamente), con el respaldo documental correspondiente que permita su trazabilidad y verificación independiente.

    Lo anterior, en cumplimiento a la submedida 3 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 1 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 134 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

94. Presentar los soportes documentales, con la identificación puntual de las estaciones de la red EMRI empleadas para la aplicación del Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los Niveles de Ruido en la Operación Aérea, adoptado mediante la Resolución 1599 del 26 de agosto de 2020 o sus actualizaciones, para el ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) incluyendo memoria técnica de validación, actualización del protocolo, justificación de localización, trayectoria y sensibilidad acústica para nuevas estaciones.

    Lo anterior, en cumplimiento a la submedida 4 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 1 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 135 Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

95. Presentar la estrategia técnica implementada por la AEROCIVIL para la atención oportuna y efectiva de las quejas ciudadanas relacionadas con niveles de presión sonora generados por la operación aérea, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), esta información deberá incluir:

    a. Los criterios utilizados para decidir la instalación o no de estaciones móviles de monitoreo ante la recepción de PQRSD.

    b. Las razones técnicas y operativas por las cuales no se instaló ninguna estación móvil en el sector de La Felicidad durante los meses de septiembre a noviembre de 2024, pese a las quejas documentadas y reiteradas.

c. El estado actual de operación de las dos estaciones móviles del CMAA, con justificación detallada sobre la no utilización de la segunda estación durante los periodos evaluados.

Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 5 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 1 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 136 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

96. Presentar documentación técnica que evidencie la ubicación actual de cada estación de monitoreo con base en criterios de microlocalización (tipo de entorno, cercanía a fuentes sonoras, presencia de obstáculos, condiciones de exposición, entre otros), de forma que se permita verificar su representatividad y adecuación para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 1 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 2 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 137 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

97. Presentar los indicadores acústicos exigidos provenientes de la reglamentación vigente, incluyendo el nivel continuo equivalente LAeq, los niveles diferenciados por tráfico aéreo diurno y nocturno, el espectro en tercios de octava entre 12.5 Hz y 20 kHz, los percentiles acústicos (Ln) e índices estadísticos asociados, así como los registros de parámetros acústicos Lbeq, Lceq, Lzeq, Lmax B, Lmax C, Lmax Z, EPNdB, EPNL, PNL, CNEL, PNLTM, PNLM, TALA, LpA Fast, Slow e Impulse, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

    Lo anterior, en cumplimiento de las submedidas 5 y 7 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 2 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 138 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

98. Presentar los siguientes soportes técnicos que evidencien la ejecución efectiva de visitas mensuales de mantenimiento a cada estación de monitoreo de ruido del CMAA para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024):

    a. Una relación cronológica detallada, por cada estación EMRI, en la que se indique: Fecha de cada visita realizada, tipo de actividad de mantenimiento ejecutada y nombre del técnico responsable de la intervención.

    b. Evidencia documental asociada a cada visita: Reportes técnicos de mantenimiento, actas o bitácoras firmadas, registro fotográfico georreferenciado (cuando aplique) y con fecha.

    c. En caso de existir ajustes operativos, reprogramaciones o situaciones logísticas que hayan impedido la ejecución mensual estricta, deberá incluirse una

justificación técnica sustentada, por estación y mes afectado, indicando el tratamiento dado.

Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 1 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 4 y su respectivo indicador, de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 139 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

99. Presentar soportes que evidencien la verificación acústica y eléctrica en campo de los sonómetros, incluyendo los factores de corrección aplicados, las acciones adoptadas en caso de superar los umbrales establecidos, y la trazabilidad de los calibradores utilizados para los periodos del ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024). Así mismo, deberá remitir la información consistente reportada en los formatos de verificación mensual, y las medidas preventivas y correctivas implementadas tras no aprobar la verificación en sitio durante la visita del 11 de abril de 2025 para la estación EMRI_24.

Lo anterior, en cumplimiento de las submedidas 2 y 3 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 4 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 140 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

100. Presentar los certificados de calibración de sonómetros y calibradores acústicos correspondientes a los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), incluyendo aquellos que, habiendo vencido durante el periodo evaluado, cuenten con certificados de recalibración posteriores que establezcan su trazabilidad, emitidos por laboratorios acreditados por ONAC bajo las normas IEC 61672-1 e IEC 60942. Asimismo, informar las medidas adoptadas ante la operación con certificados vencidos.

Lo anterior, en cumplimiento de la sub medida 4 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 4 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 141 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

101. Presentar los análisis espectrales mediante Transformación Rápida de Fourier (FFT) realizados en cada uno de los puntos de monitoreo correspondientes a los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) y el Anexo Digital 4 ("Tablas de niveles de ruido ambiental") para los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2024. Así mismo, evidenciar técnica y objetivamente la audibilidad de las componentes tonales detectadas, identificar posibles asociaciones entre dichas tonalidades y modelos o grupos específicos de aeronaves, y documentar la base técnica que sustenta la aplicación de las correcciones por tonalidad (KT) e impulsividad (KI).

Lo anterior, en cumplimiento de la sub-medida 2 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 5 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 142 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

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

102. Presentar un análisis técnico detallado que sustente el indicador para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), correspondiente a la reducción de 3 dBA en al menos el 20 % de las estaciones del SVCA, conforme a lo establecido en la norma ISO 1996-2 "Ruido aeronáutico", para el indicador LDN (Day-Night Level), evaluado en un periodo de cinco (5) años:

    a. Análisis técnico del método de cálculo del porcentaje reportado del indicador (4 %) según la fórmula C = (Σ de estaciones que cumplen en el tiempo / total de estaciones evaluadas) * 100, con evidencia que permita su trazabilidad, verificación y validación independiente.

    b. Acciones técnicas implementadas o previstas para alcanzar la meta del 20 % a más tardar en octubre de 2026, de acuerdo con lo reportado en los Anexos 26 del ICA 19 y 13.7 del ICA 20.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 3 de la Medida de Manejo 5 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 143 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

103. Presentar los soportes técnicos que sustenten el cálculo del indicador de cumplimiento, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), correspondiente a la validez de eventos de ruido detectados y correlacionados con operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, conforme a la metodología de validación implementada definido, la información deberá incluir:

    a. El número total de eventos acústicos detectados y validados, discriminado por estación y por mes.

    b. Una descripción detallada de la metodología de validación aplicada, incluyendo los criterios técnicos, parámetros espaciales y temporales empleados para asociar los eventos acústicos a las operaciones aéreas, así como los procedimientos utilizados para el cruce con trazas radar del sistema Aerovisión.

    c. La presentación del indicador de validez de eventos de forma mensual y de manera consolidada para cada semestre, con sustento en los datos absolutos reportados.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 4 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 5 de la Ficha y requerimiento 144 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

104. Presentar evaluaciones que relacionen trayectorias, perfiles de vuelo y gradientes de ascenso con los niveles de ruido registrados, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 9 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 5 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 145 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

105. Presentar resultados de cumplimiento por parte de los operadores aéreos respecto a la aplicación del protocolo de evaluación de ruido aeronáutico, incluyendo los dictámenes elaborados, la identificación de los responsables, la trazabilidad de los eventos detectados, y las acciones adelantadas ante las instancias competentes, información sobre las sanciones interpuestas, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 10 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 5 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 146 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

106. Presentar la siguiente información para los periodos de los ICA 19 (1 de enero a 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio a 31 de diciembre de 2024):

    a. Un análisis técnico detallado y debidamente soportado sobre las causas que originaron el incremento significativo del área de influencia del ruido ambiental, asociada al descriptor LDN 65 dB(A), definido mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, considerando lo siguiente:

        i. Identificación de los factores determinantes del crecimiento del área de influencia y descripción de las acciones específicas de mitigación y control implementadas o proyectadas para su manejo, teniendo en cuenta que en el marco del plan piloto que motivo la modificación de la licencia se realizaron por la capacidad máxima declarada por la Aerocivil.
        ii. Formulación de un Plan de acción del Ruido Aeroportuario, soportado y/o sustentado con estudios técnicos, con medidas orientadas a reforzar y mantener las condiciones acústicas conforme a los lineamientos establecidos por la Resolución 1728 de 2021.

    b. La información georreferenciada correspondiente a las trayectorias de vuelo utilizadas en los modelos de ruido para los escenarios ICA 19 (1 de enero a 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio a 31 de diciembre de 2024), incluyendo como mínimo los siguientes campos: fecha de la trayectoria, tipo de aeronave asociada y demás atributos que permitan realizar trazabilidad completa de los datos empleados en la modelación.

    c. Los resultados de modelación de ruido para los escenarios ICA 19 e ICA 20 en formato shapefile, para los siguientes indicadores acústicos: LAeqD, LAeqN, LAeq 24h, LDN, LAmax, SEL, NAT65 y TALA65. Cada archivo debe incluir sus respectivos campos alfanuméricos, definidos y estructurados conforme a las convenciones técnicas del software de modelación.

d. Los archivos nativos del software CadnaA correspondientes a los escenarios ICA 19 e ICA 20, asegurando que incluyan la totalidad de los elementos y objetos geográficos incorporados en el modelo (tales como edificaciones, barreras, áreas de atenuación, pistas, trayectorias, fuentes de emisión, entre otros), así como el archivo QSI correspondiente que permita la trazabilidad y validación completa del modelo acústico implementado.

Lo anterior, en cumplimiento a lo establecido en 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 y requerimiento 147 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

107. Presentar la identificación de todos los eventos con sobrepasos de niveles de ruido entre +5 dB y +10 dB respecto a los estándares permisibles de la Resolución 627 de abril 7 de 2006, correspondientes a los periodos de evaluación para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), cada evento deberá contar con análisis espectral y/o grabación de audio que permita identificar técnicamente la fuente emisora.

Lo anterior, conforme a lo establecido en la submedida 1 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 7 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 148 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

108. Presentar informes bimensuales exigidos, en los cuales se evidencie el ejercicio de control ambiental a partir de los resultados obtenidos y su evaluación para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024, cada informe deberá contener, como mínimo, los siguientes elementos:

a. El análisis técnico detallado de los datos de monitoreo de ruido ambiental y aeronáutico, con una correlación explícita con los indicadores técnicos establecidos, tales como: validez de eventos correlacionados con operaciones aéreas, operación continua de las estaciones de monitoreo, porcentaje de captura de datos, número de visitas técnicas realizadas, entre otros que resulten pertinentes.

b. Una sección de evaluación consolidada que integre los resultados obtenidos y los interprete a la luz de los estándares de desempeño definidos para el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA), de modo que se permita valorar de manera objetiva la gestión del ruido aeroportuario durante los periodos evaluados.

Lo anterior, en cumplimiento a la submedida 3 de la Medida 7 – Medidas de Control de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 149 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

109. Presentar los informes técnicos de resultados que cumplan de manera íntegra con la información mínima exigida en el artículo 21 de la Resolución 627 del 07 de abril de 2006, asegurando que cada ítem requerido esté debidamente documentado y soportado. Estos

informes deberán incluir todos los anexos técnicos correspondientes, con énfasis en la trazabilidad de los equipos utilizados (incluyendo números de serie y certificados vigentes), procedimientos empleados para medición, condiciones meteorológicas completas, croquis detallado de ubicación de fuentes, memoria de cálculo integral, y descripciones precisas del entorno y variabilidad de las fuentes sonoras, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 5 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 7 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 150 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

110. Presentar un informe que incluya de forma técnica y verificable el análisis del ruido asociado a las operaciones aéreas con correlación entre número de operaciones y niveles registrados, el análisis por tipo de ruido con soporte espectral, el análisis de aportes sonoros y la evaluación de la tendencia del medio acústico mediante comparaciones temporales para ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

    Lo anterior, en cumplimiento a la submedida 6 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 7 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 151 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

111. Presentar un análisis de resultados en el que se evidencie el uso del protocolo de medición y evaluación del cumplimiento de niveles de ruido aplicable al Aeropuerto Internacional El Dorado, incluyendo los datos correspondientes a los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), con resultados diferenciados por operador aéreo, que permitan establecer de manera técnica y verificable si las operaciones cumplen o no con los niveles de ruido normativos.

    Lo anterior, en cumplimiento de la sub-medida 8 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 7 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 152 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

112. Presentar análisis técnico y soportes metodológicos que evidencien el cumplimiento del indicador de la submedida 8 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo correspondiente a la aplicación del Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los Niveles de Ruido en la Operación Aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado, por parte de los operadores aéreos para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024, la información deberá incluir:

    a. Un análisis técnico formal sobre los resultados obtenidos mediante la aplicación del protocolo, que permita determinar el grado de cumplimiento por parte de los operadores aéreos frente a los niveles de presión sonora establecidos. Este análisis debe incluir las evidencias de aplicación del protocolo y no limitarse únicamente a la gestión administrativa de eventos de superación.

b. El recalculo del indicador de cumplimiento reportado, conforme a la metodología acumulativa definida en el análisis de la Ficha PSM-01.

c. La definición de eventos considerados en el cálculo, estableciendo los criterios técnicos, temporales y espaciales aplicados, e identificando si corresponden a eventos validados, dictámenes técnicos concluidos o registros instrumentales sin análisis posterior.

d. La revisión y ajuste del valor del indicador reportado en los ICA 19 y 20, conforme al nuevo cálculo consolidado, indicando el porcentaje alcanzado y su clasificación dentro de las fases de avance definidas en la Tabla de referencia.

Lo anterior en cumplimiento del requerimiento 153 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

113. Presentar complemento del estudio de vibraciones, incluyendo caracterización de predios, monitoreo estructural, ejecución del monitoreo y análisis de resultados, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024.

Lo anterior en cumplimiento de la Submedida 11 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo de la FICHA PSM-01: Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 154 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

114. Presentar evidencia del proceso de socialización de la plataforma web de visualización en tiempo real de la red de monitoreo del SVCA, incluyendo registros de actividades adelantadas con la ANLA, Minambiente y autoridades ambientales y locales del área de influencia directa, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024.

Lo anterior, conforme a lo establecido en la submedida 12, de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 7 de la Ficha PSM-01: Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido y requerimiento 155 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

115. Presentar los formatos actualizados de "Verificación Equipos ENVEA" y "Calibración Equipo Automático - FIDAS 200" incluyendo la información técnica completa de los gases patrón y materiales de calibración: concentración, trazabilidad, incertidumbre, fecha de vencimiento y respaldo documental, para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024).

Lo anterior, en cumplimiento a la submedida 1, de la medida 1. Especificaciones detalladas –calidad de aire de la Ficha PSM-02 Manejo y control de la calidad del Aire y requerimiento 156 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

116. Presentar la información técnica para los monitoreos desarrollados para los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024)., incluyendo:

a. Información del método de referencia aplicado para la medición de material particulado (PM10 y PM2.5), incluyendo de manera explícita el nombre de la norma utilizada, así como el equipo asociado y su principio de operación, para los informes de monitoreos realizados en los periodos de reporte de los ICA 19 y 20.

b. Formatos diligenciados y el registro fotográfico que evidencien el cumplimiento de las frecuencias mínimas de verificación requeridas por los métodos de la U.S. EPA, específicamente la ejecución de las verificaciones de cero y span con una periodicidad no mayor a 14 días, para todos los analizadores automáticos de gases (CO, NO_2, SO_2 y O_3), para los monitoreos desarrollados en los periodos de los ICA 19 y 20, acorde a la submedida 3 de la medida 1.

c. Los formatos diligenciados correspondientes a los controles de calidad QC One Point (Check, aplicados a los analizadores automáticos de gases, junto con el registro fotográfico que evidencie su realización con la frecuencia mínima requerida (cada 14 días), e incluidos como parte de los informes y anexos técnicos presentados.

Lo anterior, en cumplimiento de la Submedida 3 de la medida 1 Especificaciones detalladas –calidad de aire de la FICHA PSM-02 Manejo y control de la calidad del Aire y requerimiento 157 del del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

117. Presentar evidencia del cargue efectivo de la información de calidad del aire en la plataforma SISAIRE para ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024.

Lo anterior, en cumplimiento de la Submedida 7 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 1 de la Ficha PSM-02 Manejo y control de la calidad del Aire, y en concordancia con lo establecido en los artículos cuarto y quinto de la Resolución 651 del 29 de marzo de 2010, así como en el artículo 25 de la Resolución 2254 del 1 de noviembre de 2017 y requerimiento 158 del del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

118. Presentar los datos validados del Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire Industrial (SVCAI) correspondientes al periodo ICA 19 (enero a junio de 2024) e ICA 20 (julio a diciembre de 2024), incluyendo todos los registros de concentración de contaminantes criterio (SO_2, CO, NO_2, O_3, PM_{10} y $PM_{2.5}$), asegurando el cumplimiento de los lineamientos establecidos en el Protocolo para el Monitoreo y Seguimiento de la Calidad del Aire.

Dichos datos deberán estar sometidos a procesos de validación y control de calidad, eliminando inconsistencias como: Registros de $PM_{2.5}$ superiores a PM_{10}., intervalos horarios inválidos o con hora de inicio igual a la de finalización, registros con valores fuera de rango o nulos sin justificación técnica. Asimismo, se requiere subsanar las omisiones identificadas y adjuntar un informe técnico consolidado de validación de datos del SVCAI, que evidencie la aplicación de controles de calidad, coherencia interna de datos y consistencia entre parámetros relacionados

Lo anterior en cumplimiento de la Submedida 8 de la Medida de Manejo 1 de la Ficha PSM-02 Programa de Manejo y Control de la Calidad del Aire y requerimiento 159 del del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

119. Presentar soportes técnicos necesarios, correspondiente a los periodos ICA 19 (enero a junio de 2024) e ICA 20 (julio a diciembre de 2024), de los siguientes elementos exigidos por la submedida:

    a. Indicadores de operación y desempeño del SVCA, incluyendo su denominación, fórmula de cálculo, variables utilizadas, frecuencia de evaluación, y umbrales de desempeño establecidos para cada uno.
    b. Estrategias implementadas para reducir el área de incidencia y afectación por emisiones, especificando los sectores priorizados, la justificación técnica, y los resultados esperados o alcanzados en materia de calidad del aire.

    c. Estimación del aporte del proyecto a las excedencias normativas, con análisis cuantitativo del aporte específico del aeropuerto para cada contaminante regulado (exceptuando O_3), discriminado por tiempo de exposición (1h, 24h, anual). En caso de identificarse contribuciones mayoritarias del proyecto, se deberán presentar las medidas de mitigación adoptadas o programadas para evitar que esta situación se repita.

    d. Informe anexo de gestión y evaluación de impactos, o en su defecto, sección del informe donde se aborden de manera integrada los impactos atmosféricos asociados a la operación del proyecto y su evolución en el tiempo.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida. 1 de la medida 2 de la Ficha PSM-02 Manejo y Control de la Calidad del Aire y requerimiento 160 del del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

120. Presentar evaluaciones específicas del desempeño de las medidas de manejo ambiental implementadas, análisis de la relación causal entre las emisiones detectadas y las fuentes aeronáuticas asociadas, así como la identificación de oportunidades de ajuste o mejora en los sistemas de control de emisiones. Estas acciones deben garantizar que los sistemas de control cumplan, como mínimo, con los estándares establecidos en la Resolución 2254 de 2017 o en la norma que la modifique.

    Lo anterior, en cumplimiento con la Submedida 2 de la medida 2 de la Ficha PSM-02 “Manejo y control de la calidad del aire y requerimiento 161 del del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

121. Presentar evidencias que documenten la realización y registro semestral de la verificación de la huella de carbono del proyecto los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), esta verificación deberá:

a. Haber sido realizada con el uso de herramientas reconocidas por la industria (calculadoras ACERT de la ACI, CERT e ISFET de la OACI).

b. Integrar como insumo la información operativa del Aeropuerto El Dorado proveniente del CMAA y de los reportes mensuales de los operadores aéreos (incluyendo datos de aterrizajes, despegues, consumo de combustible y RKT de los trayectos).

c. Incluir el análisis comparativo de emisiones de CO_2 respecto a la línea base de los años 2015–2016, permitiendo evaluar el avance real del proyecto en términos de reducción de huella de carbono.

Lo anterior, conforme a lo establecido en la Medida 3 de la ficha PSM-02 “Manejo y control de la calidad del aire” y los criterios establecidos en la Resolución 2254 de 2017 o la norma que la sustituya y requerimiento 162 del del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

122. Reportar las aeronaves de todo tipo que hayan operado en el Aeropuerto Internacional El Dorado durante el periodo el 01 de enero de 2024 y el 14 de abril de 2025, relacionadas con la cuota de ruido y las restricciones operativas para la pista sur en el horario entre las 22:00 a las 23:59 horas y para las pistas norte y sur en las cabeceras 31R y 31L entre las 00:00 a las 4:59 horas.

Lo anterior, en cumplimiento del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificado por el artículo segundo de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022 y requerimiento 163 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

123. Reportar las aeronaves de todo tipo que utilizaron el aeropuerto El Dorado entre el 01 de enero de 2024 y el 14 de abril de 2025 como aeropuerto alterno por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad, así como las aeronaves que operaron en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia, y vuelos especiales del Ministerio de Defensa.

Lo anterior, en cumplimiento del parágrafo primero y segundo del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y requerimiento 164 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

124. Presentar los soportes documentales del 1 de enero de 2024 al 14 de abril de 2025 que permitan evidenciar la radicación de las mediciones de calidad del aire validadas del Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire Industrial a través de la Ventanilla Integral de Trámites Ambientales en Línea (VITAL), ventanilla física, licencias@anla.gov.co, u otro medio que establezca el Centro de Monitoreo de Recursos Naturales de la ANLA, con el asunto “Reporte de monitoreo regional MCA – LAM0209” de manera semanal para el caso de estaciones automáticas y mensualmente para el caso de estaciones manuales. La información de los monitoreos deberá diligenciarse en un archivo formato .csv, .xls o .xlsx. incluyéndolos siguientes campos:

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

ID_MAI_ANL	ID_MON_AIR	PARAMETRO	REGISTRO	FECHA	HORA_INI	HORA_FIN

• ID_MAI_ANL: Corresponde al identificador único de la estación de monitoreo del Sistema Especial de Vigilancia de Calidad del Aire planteado por la ANLA.
• ID_MON_AIR: Identificador único del punto de monitoreo de calidad de aire utilizado previamente en el Modelo de Almacenamiento Geográfico Vigente.
• PARAMETRO: Corresponde el parámetro a reportar, mínimo se deben reportar los siguientes parámetros:
• PM10: Concentración de material particulado menor a 10 micras a condiciones de referencia en µg/m3.
• PM2.5: Concentración de material particulado menor a 2,5 micras a condiciones de referencia en µg/m3.
• NOx: Concentración de óxidos de nitrógeno a condiciones de referencia en µg/m3.
• SOx: Concentración de óxidos de azufre a condiciones de referencia en µg/m3.
• CO: Concentración de monóxido de carbono a condiciones de referencia en µg/m3.
• O3: Concentración de Ozono a condiciones de referencia en µg/m3.
• V Viento: Velocidad del viento medida a 10 m en grados.
• D Viento: Dirección del viento medida a 10 m en m/s
• T aire: Temperatura del aire medida a 2 m en °C.
• Precip: Precipitación en mmH2O
• Patm: Presión atmosférica medida a 2 m en bar.
• Haire: Humedad relativa medida a 2 m en %.
• Rsolar: Radiación solar medida a 2 m en W/m2.
• REGISTRO: Corresponde al registro o valor a reportar, esta columna solo deberá llevar caracteres numéricos positivos con aproximación decimal separada por puntos (ejemplo: 1.0). Si no se tiene información no se envía el campo.
• FECHA: Corresponde a la fecha de muestreo. Su formato debe ser DD-MM-YYYY.
• HORA_INI: Corresponde a la hora inicio del muestreo. Utilizar sistema horario de 24 horas (ejemplo 18:00 para las 6:00 p.m.)
•HORA_FIN: Corresponde a la hora finalización del muestreo. Utilizar sistema horario de 24 horas (ejemplo: 18:00 para las 6:00 p.m.)

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 11 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021 y requerimiento 165 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

125. Presentar los resultados de la caracterización acústica de emisión de ruido dentro de los criterios de actualización bianual del protocolo de medición a los niveles de ruido en la operación aérea del aeropuerto internacional El Dorado acogido mediante Resolución 1599 de 2020, la actualización corresponde al segundo periodo de 2024 perteneciente al periodo de evaluación del ICA 20.

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 6 del artículo segundo de la de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 y requerimiento 166 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

126. 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 y numeral 5 del artículo primero del Auto 11208 del 15 de diciembre de 2025.

127. Presentar soportes documentales que incluyan la siguiente información relacionada con el Plan de compensación de fauna silvestre impuesta por ahuyentamiento de la fauna y pérdida de espejos de agua:

a. En cuanto a los objetivos:

i. Ajustar el planteamiento del objetivo general de la propuesta, el cual debe ser definido en términos ecológicos y debe responder a la necesidad de compensación de los impactos causados a la avifauna.
ii. Incluir objetivos específicos que detallen las acciones a implementar en el marco de la obligación de compensación, estos deben ser en términos ecológicos incluyendo las acciones y actividades a implementar.

b. En cuanto al ¿Qué y cuánto? compensar:

i. Presentar, para el área de intervención, la identificación de coberturas de la tierra dentro del Modelo de Almacenamiento Geográfico establecido por la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible -MADS.
ii. Ajustar la estimación del cuánto compensar, acorde a la determinación técnica de la cobertura de la tierra y el ecosistema presente en el área intervenida.

c. Respecto al ¿Dónde? compensar:

i. Presentar la capa OtraCompensacion y sus tablas asociadas dentro del Modelo de Almacenamiento Geográfico establecido por la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible -MADS-. El área incluida en esta capa deberá corresponder a las zonas efectivas de intervención con actividades de control y manejo de buchón, es decir, no se podrán incluir áreas del espejo de agua que no se encuentren cubiertas por esta especie.
ii. Presentar la identificación de coberturas de la tierra dentro del Modelo de Almacenamiento Geográfico establecido por la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible -MADS- para el área de intervención del proyecto para la totalidad del área de compensación aprobada.
iii. Presentar la caracterización físico-biótica con información secundaria de la línea base del área propuesta de compensación en el Humedal Gualí.
iv. Ajustar el área propuesta de compensación conforme con los ajustes requeridos al qué y cuánto compensar.

d. Respecto al ¿Cómo compensar?

i. Presentar la caracterización actual de las condiciones físicas y bióticas del cuerpo de agua propuesto para desarrollar los mantenimientos de buchón.
ii. Detallar las actividades de mantenimiento a ejecutar acorde al estado actual del espejo de agua.
iii. Presentar soportes de las comunicaciones sostenidas con la Alcaldía Municipal de Funza (Cundinamarca), que den cuenta de la necesidad de apoyar estas actividades de mantenimiento en dicha zona.

e. Presentar el plan de monitoreo y seguimiento, el cual debe detallar las actividades a ejecutar por cada acción propuesta (Mantenimientos de buchón y zona reforestada).

f. Incluir la formulación de indicadores de cumplimiento, los cuales deben ser formulados en términos ecológicos. Estos indicadores deben comparar los valores de línea base de las áreas intervenidas en diferentes tiempos que permitan verificar el cumplimiento de la obligación de compensación.

Lo anterior, en cumplimiento de la medida 6 de la Ficha del Plan de Manejo Ambiental PMA-12 Protección y compensación a la avifauna, artículo segundo de la Resolución 1567 del 18 de julio de 2023, el requerimiento 23 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 65 del Acta 509 del 5 de agosto de 2024.

128. Presentar para los periodos de los ICA 17 y 18, los soportes documentales del seguimiento y monitoreo a la implementación de un Plan de Compensación de fauna silvestre establecido en la ficha PSM-09-B Programa de Seguimiento y Monitoreo para la Protección y compensación a la avifauna.

Lo anterior, en cumplimiento de la ficha PSM-09-B Seguimiento y monitoreo para la protección y compensación a la avifauna, literal b del numeral 4 del artículo segundo de la Resolución 1000 del 3 de octubre de 2013, requerimiento 68 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 66 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

129. Presentar soportes documentales de las socializaciones del estudio “IMPLEMENTACIÓN DE UN PROGRAMA DE ESTUDIO Y MONITOREO DE LA POBLACIÓN DE FAUNA SILVESTRE EN EL HUMEDAL GUALÍ TOMANDO COMO GRUPO FOCAL LAS AVES”, presentado a través del radicado ANLA 2022044998-1-000 del 10 de marzo de 2022. Dichas socializaciones deberán incluir, a su vez, la solicitud de estudios complementarios que realizó la ANLA mediante el requerimiento 53 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, junto con las consideraciones que motivaron dicho complemento.

    Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha PMA-11 Manejo de Fauna silvestre establecida en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, requerimiento 60 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, requerimiento 25 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 67 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

130. Complementar el estudio “IMPLEMENTACIÓN DE UN PROGRAMA DE ESTUDIO Y MONITOREO DE LA POBLACIÓN DE FAUNA SILVESTRE EN EL HUMEDAL GUALÍ TOMANDO COMO GRUPO FOCAL LAS AVES”, presentado mediante comunicación con radicado 2022044998-1-000 de 10 de marzo de 2022, considerando como mínimo y sin limitarse a estos, los siguientes aspectos:

    a. Monitorear en un periodo de tiempo que abarque variabilidad climática y periodos de migración (mínimo un año) la composición de especies, abundancia de individuos, presencia y abundancia de nidos, para cada unidad de cobertura vegetal, en un humedal con características físicas, ambientales y ecológicas similares a las del Humedal Gualí, pero donde se demuestre el bajo o nulo impacto por ruido aeronáutico. Con los datos obtenidos, establecer comparaciones estadísticas válidas que permitan verificar si las diferencias o similitudes en las comunidades de la avifauna entre dichos humedales pueden asociarse al impacto por ruido aeronáutico o a otras condiciones ambientales.

    b. Realizar en un periodo de tiempo que abarque variabilidad climática y periodos de migración (mínimo un año), un monitoreo especie-específico sobre un total de diez (10) especies de aves presentes en el Humedal Gualí donde se midan variables comportamentales, reproductivas, alimenticias, migratorias locales, de nidificación, éxito reproductivo, entre otras, que permitan a través de comparativos de modelos biológicos y estadísticos determinar si la adaptación bioacústica a la que han llegado las poblaciones de la avifauna del Humedal Gualí, dado el impacto de ruido aeronáutico, es una ventaja o desventaja adaptativa frente a la supervivencia y reproducción. Lo anterior debe ser, finalmente, correlacionado con el impacto de ruido aeronáutico para determinar si este es un impacto negativo o

positivo. Para la selección de las especies a monitorear, contemplar tanto especies endémicas y/o amenazadas como especies de amplia distribución.

c. Los resultados de estos dos monitoreos deberán ser integrados para complementar el estudio de “implementación de un programa de estudio y monitoreo de la población de fauna silvestre en el Humedal Gualí”, para que, en caso de determinar un efecto negativo del ruido aeronáutico, diseñar para aprobación de la ANLA, nuevas medidas de mitigación o de ser el caso medidas compensatorias.

Lo anterior, en cumplimiento a la Ficha PMA-11 – Manejo de Fauna Silvestre, establecida en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, requerimiento 53 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022 y requerimiento 68 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

131. Presentar la información geográfica y cartográfica correspondiente al establecimiento del área de influencia específica para la operación del recinto de prueba de motores, conforme a lo señalado por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS mediante la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 por la cual se modifica y consolida el Modelo de Almacenamiento Geográfico contenido en la Metodología General para la presentación de Estudios Ambientales y en el Manual de Seguimiento Ambiental de Proyectos.

Lo anterior, en cumplimiento del literal b del numeral 2 del artículo primero del Auto 5532 del 18 de julio de 2024.

132. Ajustar la propuesta metodológica en su primera parte, relacionada con las características de la población expuesta, en el sentido de adicionar a la metodología acciones encaminadas al desarrollo de procesos de información y socialización dirigidos a las comunidades y autoridades que hagan parte del área de influencia específica a identificar, sobre el modelo acústico refinado de la operación del recinto de prueba de motores, así como del cumplimiento a las obligaciones impuestas por esta Autoridad mediante el artículo tercero de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022 para el paso de la operación del recinto de prueba de motores de Fase II a Fase III; en estos espacios la AEROCIVIL deberá atender, gestionar y dar respuesta a cada una de las inquietudes y peticiones que surjan por parte de las comunidades y autoridades involucradas y que hagan parte del proceso por pertenecer al área de influencia que sea establecida como específica para la operación del recinto de prueba de motores, así como se deberán establecer los compromisos a que haya lugar, dejando claramente descrito el plazo de su cumplimiento y en consecuencia presentar los soportes de cierre de los mismos. Estos procesos de información deberán llevarse a cabo previo a la solicitud por parte de la AEROCIVIL ante la ANLA de autorización para el paso de la operación del recinto de prueba de motores de Fase II a Fase III, por lo tanto, los soportes documentales producto de estas actividades harán parte de las obligaciones establecidas a AEROCIVIL como prerrequisito para el paso de Fase II a Fase III en lo que respecta a la operación del recinto de prueba de motores.

Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 1.1.1 del subnumeral 1.1 del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, artículo tercero de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 y los literales c, e y f del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022 y literal c del numeral 2 del artículo primero del Auto 5532 del 18 de julio de 2024

133. Ajustar el documento “Metodología para la modelación de propagación de ruido generado por uso del recinto de prueba de motores de El Dorado de Bogotá D.C 24 horas”, en el sentido de que el capítulo asociado a caracterización social se desarrolle de manera general para la población del área de influencia específica que se defina y no para una población particular.

    Lo anterior, en cumplimiento del numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022 y literal a del numeral 2 del artículo segundo del Auto 5532 del 18 de julio de 2024.

134. Ajustar el cronograma de actividades radicado mediante comunicación ANLA 2023022924-1-000 del 7 de febrero de 2023 en el sentido de:

    a. Actualizar el plazo definido en la actividad “identificación del área de influencia específica” teniendo en cuenta la inclusión del área de cobertura bajo la curva de ruido de 45dBA en las veredas El Hato y La Florida del Municipio de Funza.

    b. Incluir de manera explícita, la acción de definición de áreas acústicas de alta sensibilidad en el área de influencia específica a establecer para la operación del recinto de prueba de motores en fase III.

    c. Incluir de manera explícita el desarrollo e implementación de las metodologías sociales para la obtención de información primaria “Cartografía Social” y “Entrevista”

    d. Ajustar la actividad “Observación en Campo, verificación de información”, dando claridad respecto a si corresponde a la metodología social aplicada para la recolección de información primaria denominada “Observación Participativa” o corresponde a una actividad independiente de la metodología mencionada.

    e. Aclarar si las actividades “acercamientos previos a la comunidad para socializar el estudio a realizar”, “convocatoria entrega de información y socialización a los actores involucrados en el proceso (comunidad, líderes comunitarios)”, “procesos de socialización e información de resultados” y “Entrega de información previa al estudio, actores gubernamentales e institucionales” corresponden al desarrollo de los procesos informativos que fueron requeridos por esta Autoridad en el literal f del numeral 1 de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022.

    f. Ajustar las actividades y sus plazos teniendo en cuenta que el área de influencia específica para la operación del recinto de prueba de motores en fase III debe ser

definida con base en la curva de ruido de 45dBA y su cobertura sobre las veredas El Hato y La Florida del Municipio de Funza.

Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 1.1.1 del subnumeral 1.1 del numeral 1 del artículo tercero de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022, numeral 1 del artículo segundo de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022 y literal c del numeral 2 del artículo segundo del Auto 5532 del 18 de julio de 2024.

135. Presentar los siguientes ajustes al modelo acústico refinado de la operación del recinto de prueba de motores en lo que corresponde al medio socioeconómico del documento “Resultados modelo de propagación de ruido escenario – Modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado De Bogotá D.C. las 24 horas”:

    a. Ajustar el documento “Resultados modelo de propagación de ruido escenario – Modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado De Bogotá D.C. las 24 horas”, en el sentido de incluir de manera organizada, completa, coherente, analítica y concluyente en el numeral 9 “Caracterización Social Municipio de Funza” la información secundaria presentada como anexo asociado a la caracterización del municipio de Funza, así como la información geográfica y cartográfica de base correspondiente a ese municipio.
    b. Presentar de manera clara, organizada y coherente la información (modelo y anexos) incluida en el documento “Resultados modelo de propagación de ruido escenario – Modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado De Bogotá D.C. las 24 horas”, asociada a la metodología social denominada “Cartografía Social” implementada con población de la vereda La Florida del municipio de Funza.

    c. Presentar información demográfica y estadística actualizada de la población asentada en el predio Las Vegas de la vereda La Florida en el Municipio de Funza, la cual debe hacer parte de las áreas y personas expuestas a impactos por ruido en el área de influencia específica que se defina a causa de la operación del recinto de prueba de motores en un escenario crítico de 24 horas.

    d. Presentar soportes documentales (actas, registros de asistencia, registros fotográficos, entre otros) que den cuenta de la participación de la población de la vereda La Florida del municipio de Funza identificada bajo la curva de ruido de 55dBA, en la implementación realizada por la AEROCIVIL de las metodologías Cartografía Social, Observación Participativa y Entrevista según lo indicado en el documento “Resultados modelo de propagación de ruido escenario – Modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado De Bogotá D.C. las 24 horas”, en el marco de la recolección de información primaria para llevar a cabo la caracterización social.

    e. Implementar para la población de las veredas El Hato y La Florida del Municipio de Funza localizada bajo la curva de ruido de 45dBA, los métodos de recolección

de información primaria correspondientes a Cartografía Social, Observación Participante y Entrevista, acciones de las cuales la AEROCIVIL debe presentar los soportes documentales (actas, registros de asistencia, registros fotográficos, entre otros) que demuestren la ejecución de las actividades.

f. Incluir al documento “Resultados modelo de propagación de ruido escenario – Modificación operacional recinto de prueba de motores del Aeropuerto Internacional El Dorado De Bogotá D.C. las 24 horas” como parte de la información secundaria los datos geográficos, cartográficos y demográficos correspondientes a la caracterización de la población de la vereda El Hato y los complementarios a que haya lugar de la vereda La Florida del Municipio de Funza que se vería expuesta a los impactos por ruido derivados de la operación del recinto acorde a la cobertura de la curva de ruido de 45dBA.

g. Presentar la identificación de áreas acústicas de alta sensibilidad dentro del área de influencia específica para la operación del recinto de prueba de motores en fase III teniendo en cuenta como condición principal la curva de ruido de 45dBA para el Municipio de Funza la cual tiene cobertura sobre las veredas El Hato y La Florida.

h. Presentar soportes documentales que den cuenta de la implementación de la actividad aplicación y diligenciamiento del formato denominado “Inventario de Viviendas y Edificaciones Sensibles” aprobado mediante la Resolución 801 del 22 de abril de 2022, en las áreas que se identifiquen como de alta sensibilidad acústica dentro del área de influencia específica para la operación del recinto de prueba de motores en fase III, teniendo en cuenta como condición principal la curva de ruido de 45dBA para el Municipio de Funza la cual tiene cobertura sobre las veredas El Hato y La Florida.

i. Presentar soportes documentales que den cuenta de la ejecución de procesos de información y socialización dirigidos a las comunidades y autoridades que hagan parte del área de influencia específica identificada, sobre el modelo acústico refinado de la operación del recinto de prueba de motores, así como del cumplimiento a las obligaciones impuestas por esta Autoridad mediante el artículo tercero de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022 para el paso de la operación del recinto de prueba de motores de Fase II a Fase III.

Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 2.1.1 del subnumeral 2.1 del 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, numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022 y numeral 3 del artículo segundo del Auto 5532 del 18 de julio de 2024.

136. Complementar las metas y los indicadores de la ficha PMA-PGS-02 Información y Comunicación, de modo que se incluya:

a. La ejecución de las actividades que proceden de fichas vigentes cuya inclusión es requerida por la ANLA.

b. Cobertura de las convocatorias a escenarios de reunión.

c. Cobertura de las reuniones realizadas.

Lo anterior, en cumplimiento de los subnumerales 15.22.3, 15.22.4 y 15.22.5 del subnumeral 15.22 del numeral 15 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, literal n del subnumeral 2.7 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023, numeral 14 del requerimiento 46 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 69 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

137. Ajustar la Ficha de manejo PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en zona rural del municipio de Funza, en el sentido de ajustar el cronograma aclarando el tiempo de desarrollo del estudio piloto e incluyendo la información de desarrollo del estudio como tal, de manera que se incluyan las actividades a llevarse a cabo.

Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 17.5 del numeral 17 del artículo séptimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, numeral 2 del requerimiento 23 del Acta 888 de 6 de diciembre de 2023, numeral 2 del requerimiento 30 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 73 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

138. Presentar soportes de cumplimiento relacionados con la realización de un estudio que determine el impacto del ruido aeronáutico causado por la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, sobre las actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, teniendo en cuenta que deberá identificar áreas de producción ganadera dentro del municipio de Funza que no tengan la influencia del ruido de las aeronaves, es decir se encuentren fuera del área de influencia del aeropuerto con el fin de tener un sitio de referencia para correlacionar información.

Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS-02 Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, numeral 2 artículo segundo de la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, literal b del numeral 48 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, requerimiento 40 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 31 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, requerimiento 54 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 74 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

139. Presentar soportes documentales que demuestren el desarrollo de un programa de socialización dirigido a las comunidades del área de influencia del proyecto, líderes comunitarios, juntas de acción comunal, autoridades municipales y autoridades ambientales competentes, donde se presentarán las actividades a desarrollar, así como los resultados parciales y finales del estudio sobre la posible influencia del ruido

aeronáutico de la nueva condición de operación, en la productividad de la actividad ganadera del área de influencia del proyecto en el municipio de Funza.

Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, numeral 1 del requerimiento 66 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, numeral 1 del requerimiento 55 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y numeral 1 del requerimiento 75 del acta 509 del 12 de agosto de 2025.

140. Presentar en atención a la ficha de manejo PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, el diligenciamiento de los siguientes indicadores de cumplimiento y efectividad:

    a. DP=% ejecución del proyecto.

    b. EF=% ejecución del estudio.

    c. MA=Medidas de manejo implementadas/Número total de medidas de manejo planteadas en los estudios*100.

    d. SI= Número de socializaciones realizadas/Número de socializaciones programadas*100

    Lo anterior, en cumplimiento del numeral 2 del requerimiento 66 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, numeral 2 del requerimiento 55 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y numeral 2 del requerimiento 75 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

141. Presentar la información de la Ficha PGS- 05 Atención a la Comunidad, relacionada con las inquietudes manifestadas y consignadas en las audiencias sobre afectaciones a las actividades económicas asociadas al impacto por ruido, la afectación a la infraestructura asociada a las vibraciones y la afectación a la vía de acceso ubicada en el sector de Funza.

    Lo anterior, en cumplimiento del numeral 14 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, numeral 64 del artículo primero del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 49 artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 83 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 36 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, subnumeral 2.2 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y requerimiento 78 del acta 509 del 12 de agosto de 2025.

142. Presentar información de sistematización de la atención a PQRS en la cual se observe de manera específica el estado de atención dado a cada una, en tanto si se encuentran abiertas o cerradas, así como los mecanismos aplicados y los soportes de gestión para cada una.

Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha PGS-05 -" Atención a la comunidad", numeral 18 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 114 artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 91 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 39 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, subnumeral 2.5 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y requerimiento 79 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

143. Presentar soportes documentales (actas de reunión, registros de asistencia, fotográficos, fílmicos, entre otros) que evidencien el desarrollo trimestral de reuniones informativas de avance dirigidas a las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros que hagan parte de las unidades territoriales establecidas como área de influencia del proyecto, durante el segundo semestre del año 2022 en vigencia de la fase II de operación aérea autorizada mediante el artículo primero de la Resolución 0801 del 22 de abril de 2022.

Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA-PGS02 Información y Comunicación, artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, numeral 3 del artículo séptimo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numeral 2 del requerimiento 80 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

144. Presentar acta de reunión fechada el día 4 de noviembre de 2022, la cual registra actividad de socialización realizada por la AEROCIVIL y dirigida a la comunidad del barrio Puerta de Teja en la Localidad de Fontibón, la cual debe contener la descripción de la información suministrada para cada uno de los puntos de la agenda propuesta en el espacio informativo, así como las respuestas brindadas a cada una de las preguntas realizadas por los participantes.

Lo anterior, en cumplimiento de la ficha de manejo PMA-PGS02 Información y Comunicación, artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, numeral 5 del artículo séptimo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numeral 4 del requerimiento 80 del acta 509 del 12 de agosto de 2025.

145. Presentar soportes documentales de gestión y atención (copia de respuesta brindada al peticionario, registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros) de las siguientes PQRSD que fueron reportadas por la AEROCIVIL en el ICA 16 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2022):

No	Peticionario	Fecha de Radicación
1	Claudia Yaneth Penagos Peña	1 de julio de 2022
2	Iván Felipe Insuasty	1 de julio de 2022
3	Juan Sebastián González	1 de julio de 2022
4	Javier Lombana	7 de julio de 2022
5	Gustavo López Martínez	7 de julio de 2022
6	María Camila Cárdenas	22 de julio de 2022
7	Ana Elsa Leguizamón	27 de julio de 2022
8	Luvanger Gonzalo Prieto	27 de julio de 2022

9	Dania Lizeth Correa Sopó	27 de julio de 2022
10	Milena Quiroga	4 de agosto de 2022
11	Alcaldía de Funza	22 de agosto de 2022
12		N/A
13	Angelica Fique	21 de septiembre de 2022
14	Ángelo González	27 de septiembre de 2022
15	María de Jesús Bermúdez	2 de diciembre de 2022
16	Martha Bohórquez	7 de diciembre de 2022
17	Kevin	7 de diciembre de 2022
18	Lucia Higuera	2 de agosto de 2022
19	Marina Sandoval Murillo	4 de agosto de 2022
20	Elkin González	4 de agosto de 2022
21	Sonia Valderrama Rodríguez	8 de agosto de 2022
22	Erika Uesseler	10 de agosto de 2022
23	Jurieth Mireya Camelo Barbosa	15 de septiembre de 2022
24	Alfredo Wilches Cárdenas	15 de septiembre de 2022
25	Nancy Valverde	19 de septiembre de 2022
26	Carolina Velandia	21 de septiembre de 2022
27	Jacobo Celnik	21 de septiembre *de* 2022
28	Enna Garzón Sánchez	10 de octubre de 2022
29	Ligia Rivera	11 de octubre de 2022
30	Johanna Salazar White	24 de octubre de 2022
31	Giovanny Álvarez Acosta	24 de octubre de 2022
32	Milton Daniel Salazar Barragán	31 de octubre de 2022
33	Ángelo González Pérez	1 de noviembre 2022
34	Helena Hernández	18 de noviembre de 2022
35	Jacobo Celnik	18 de noviembre de 2022
36	Luis Ballardo Bohórquez	18 de noviembre de 2022

Lo anterior, en cumplimiento de la ficha de manejo PMA-PGS02 Información y Comunicación, artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, numeral 6 del artículo séptimo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numeral 5 del requerimiento 80 del acta 509 del 12 de agosto de 2025.

146. Presentar soportes documentales de atención y gestión de las siguientes PQRSD que fueron recepcionadas por la ANLA durante el periodo 1 de julio de 2022 al 18 de mayo de 2023 y trasladadas a la AEROCIVIL así:

No	**Radicado Recepción ANLA**	**Peticionario**	**Radicado de Traslado a la AEROCIVIL**
1	2022190869-1-000 del 1 de septiembre de 2022	Alfredo Wilches	2022204505-2-000 del 15 de septiembre de 2022
2	2022197421-1-000 del 8 de septiembre de 2022	Carolina Sahid	2022208141-2-000 del 20 de septiembre de 2022
3	2022211565-1-000 del 23 de septiembre de 2022	Darío Pava	2022236328-2-000 del 24 de octubre de 2022

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

No	Radicado Recepción ANLA	Peticionario	Radicado de Traslado a la AEROCIVIL
4	2022247875-1-000 del 3 de noviembre de 2022	Martha Judith Bohórquez	2022266785-2-000 del 28 de noviembre de 2022
5	2022268517-1-000 del 29 de noviembre de 2022	Claudia Enriqueta Almanza	2022284397-2-000 del 19 de diciembre de 2022
6	2022268631-1-000 del 29 de noviembre de 2022	Samuel Horacio Hernández	2022284398-2-000 del 19 de diciembre de 2022
7	2022269766-1-000 del 30 de noviembre de 2022	Claudia Enriqueta Almanza	2022284397-2-000 del 19 de diciembre de 2022
8	2022272968-1-000 del 2 de diciembre de 2022	Claudia Enriqueta Almanza	
9	2023007536-1-000 del 13 de enero de 2023	Enna Garzón	2023010696-2-000 del 17 de enero de 2023
10	2023008997-1-000 del 16 de enero de 2023	Claudia Enriqueta Almanza	2023029045-2-000 del 15 de febrero de 2023
11	2023015923-1-000 del 26 de enero de 2023	Joaquín Mendoza	2023029031-2-000 del 15 de febrero de 2023
12	2023016149-1-000 del 26 de enero de 2023	Claudia Enriqueta Almanza	2023029042-2-000 del 15 de febrero de 2023
13	2023033264-1-000 del 21 de febrero de 2023	Claudia Almanza	2023040176-2-000 del 1 de marzo de 2023
14	2023032781-1-000 del 21 de febrero de 2023	Sandra Ibeth Rivera Rubio	2023045139-2-000 del 7 de marzo de 2023
15	2023046764-1-000 del 8 de marzo de 2023	Claudia Almanza	2023063397-2-000 del 27 de marzo de 2023
16	2023054064-1-000 del 15 de marzo de 2023	Rodrigo Gelvez	20234000051201 del 10 de mayo de 2023
17	2023061962- 1-000 del 27 de marzo de 2023	Peticionario Anónimo	20234000113841 del 31 de mayo de 2023
18	2023066823-1-000 del 30 de marzo de 2023	Martha Elena Pilonieta	20234000102671 del 26 de mayo de 2023
19	2023073754-1-000 del 10 de abril de 2023	Ángelo González Pérez	20234000198081 del 30 de junio de 2023
20	20236200026322 del 24 de abril de 2023	María Viviana Borda	20234000102871 del 26 de mayo de 2023
21	20236200041482 del 26 de abril de 2023	Susan Riaño	20232300079831 del 18 de mayo de 2023
22	20236200047212 del 27 de abril de 2023	Nelly Martínez Erazo	20234000206931 del 5 de julio de 2023
23	20236200058002 del 2 de mayo de 2023	Claudia Lucia Barreto Valero	20234000206941 del 5 de julio de 2023
24	20236200064032 del 2 de mayo de 2023	Luz Bertha Sierra Riveros	20234000206831 del 5 de julio de 2023
25	20236200070202 del 4 de mayo de 2023	Erika González	20234000206861 del 5 de julio de 2023
26	20236200088682 del 9 de mayo de 2023	Laura Viviana Cáceres González	20234000207371 del 5 de julio de 2023

No	Radicado Recepción ANLA	Peticionario	Radicado de Traslado a la AEROCIVIL
27	20236200095392 del 10 de mayo de 2023	Claudia Cecilia Garzón Naranjo	20234000206811 del 5 de julio de 2023
28	20236200093262 del 10 de mayo de 2023	Peticionario Anónimo	20234000207011 del 5 de julio de 2023
29	20236200101672 del 12 de mayo de 2023 (15DPE58400-00-2023)	Santiago Narváez	20232300113281 del 31 de mayo de 2023
30	20236200107922 del 15 de mayo de 2023	María Viviana Borda	20234000206961 del 5 de julio de 2023
31	20236200119582 del 17 de mayo de 2023	Jacobo Celnik	20234000206981 del 5 de julio de 2023

Lo anterior, en cumplimiento de la ficha de manejo PMA-PGS02 Información y Comunicación, artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, numeral 7 del artículo séptimo del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y numeral 6 del requerimiento 80 del acta 509 del 12 de agosto de 2025.

147. Presentar las respuestas emitidas a los peticionarios frente al tema de insonorizaciones que corresponden a: Diana Milena Malagón, Vidal Gómez Acosta, Alejandro Prieto, Miguel Silva Patiño, Jesús Erich Loaiza, Claudia M. Rodríguez, Alexander Beltrán Preciado, Álvaro Prieto López, Edgar Poveda García, Álvaro Prieto López, Carlos Lozano, Gloria Inés Triviño Gámez, Néstor Muñoz Aldana y Luz Marina Bonilla Ramírez, para revisión y análisis puntual por parte de esta Autoridad.

    Lo anterior, en cumplimiento de lo señalado en la Ficha PMA-01 “Programa de control de emisiones - Manejo y Control del Ruido”; numeral 10 del artículo segundo del Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, numeral 111 del artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 84 del Acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 37 del Acta 562 del 31 de agosto de 2022, subnumeral 2.3 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023, requerimiento 43 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 83 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

148. Presentar un informe consolidado de las quejas presentadas por las comunidades respecto a los impactos por ruido generados y las respuestas ofrecidas a ellas por parte de la AEROCIVIL, aunado a ello presentar un informe de la atención personalizada a las quejas presentadas por la comunidad, lo anterior en el marco de la ventana operacional otorgada mediante radicado ANLA 2015042281-1-000 del 15 de agosto de 2015.

    Lo anterior, en cumplimiento de lo señalado en el numeral 72 artículo primero del Auto 2094 del 30 de mayo de 2017, numeral 56 del artículo segundo del Auto 1678 del 19 de abril de 2018, numeral 68 artículo primero del Auto 620 del 15 de febrero de 2021, requerimiento 88 del acta 473 del 5 de octubre de 2021, requerimiento 38 del acta 562 del 31 de agosto de 2022, subnumeral 2.4 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y requerimiento 44 del acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 84 del acta 509 del 12 de agosto de 2025.

149. Presentar el consolidado de las Peticiones, Quejas, Reclamos y Denuncias – PQRS reportadas dentro de los períodos en los ICA 8 (1 de julio al 31 de diciembre de 2018), ICA 9 (del 1 de enero al 30 de junio de 2019) e ICA 10 (del 1 de julio al 31 de diciembre de 2019) en el cual se relacione su estado y fecha de cierre (este último según aplique) y los respectivos soportes de cada petición.

    Lo anterior en cumplimiento de la Ficha de Manejo PGS-05- "Atención a la Comunidad", literal a del numeral 10 del artículo cuarto del Auto 620 del 15 de febrero de 2021 y requerimiento 42 del acta 562 del 31 de agosto de 2022, subnumeral 2.6 del numeral 2 del artículo primero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023 y requerimiento 45 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 85 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

150. Complementar la caracterización socioeconómica con la información de las unidades territoriales que se adicionan por ampliación del área de influencia socioeconómica del proyecto. Se requiere puntualmente, la caracterización completa por componentes de la UPZ 26 Las Ferias e información del componente político organizativo de las unidades territoriales menores que se incluyen de las localidades de Fontibón y Engativá.

    Lo anterior, en cumplimiento del numeral 3 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, requerimiento 24 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, requerimiento 48 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 86 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

151. Presentar los soportes documentales que den cuenta de la aplicación de evaluaciones en las actividades de educación y sensibilización que fueron desarrolladas por la AEROCIVIL con diferentes grupos poblacionales del área de influencia del proyecto, incluidas las 36 personas pendientes de registro de evaluación que participaron en la actividad de educación efectuada con el Comité Comunitario Aeroportuario – CCA el día 14 de abril de 2023, reportadas en los ICA 17 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2023) y 18 (1 de julio al 31 de diciembre de 2023) en cumplimiento de las medidas "*Actividades de Educación" y "Actividades de Sensibilización*".

    Lo anterior, en cumplimiento de la de la Ficha de manejo PMA-PGS 01 Sensibilización y Educación, artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, requerimiento 69 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y numeral 1 del requerimiento 87 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

152. Presentar el diligenciamiento del indicador de cumplimiento: No de asistentes a la reunión *100/No de comunidad invitada; asociado a las medidas "Actividades de Educación" y "Actividades de Sensibilización" correspondiente al periodo del ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023).

    Lo anterior, en cumplimiento de la de la Ficha de manejo PMA-PGS 01 Sensibilización y Educación, artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, requerimiento

69 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y numeral 3 del requerimiento 87 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

153. Presentar los siguientes soportes documentales:

a. Actualización de la base de datos de PQRSD en el sentido de incluir la siguiente información correspondiente al ICA 17 periodo 1 de enero al 30 de junio de 2023:

i. Temática o asunto de cada una de las PQRS reportadas
ii. Incluir PQRSD presentada de manera verbal por parte de líder comunitaria del sector Km 2 de la vereda Cacique en el municipio de Funza ante la AEROCIVIL, el día 20 de junio de 2023 y remitir a esta Autoridad los respectivos soportes de atención y respuesta registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros).
iii. Incluir las siguientes PQRS trasladadas por la ANLA a la AEROCIVIL durante el periodo comprendido entre el 1 de enero al 30 de junio de 2023 y de las cuales se deben presentar los soportes documentales que den cuenta de su atención y respuesta (recepción de petición, registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros):

No.	Peticionario	Radicado ANLA de traslado a la AEROCIVIL
1	Enna Garzón	2023010696-2-000 del 17 de enero de 2023
2	Claudia Almanza	2023029042-2-000 del 15 de febrero de 2023
3	Joaquín Mendoza	2023029031-2-000 del 15 de febrero de 2023
4	Claudia Almanza	2023029045-2-000 del 15 de febrero de 2023
5	Luz Angela Gutiérrez Rodríguez	2023029049-2-000 del 15 de febrero de 2023
6	Ángelo González Pérez	2023029128-2-000 del 15 de febrero de 2023
7	Carlos Rojas Andrade	2023040195-2-000 1 de marzo de 2023
8	Claudia Almanza	2023040176-2-000 del 1 de marzo de 2023
9	Jesús David Araque Mejía	2023042725-2-000 del 3 de marzo de 2023
10	Sandra Tatiana Serrato	2023044241-2-000 del 6 de marzo de 2023
11	Esteban Moreno Gámez	2023045163-2-000 del 7 de marzo de 2023
12	Sandra Ibeth Rivera Rubio	2023045139-2-000 del 7 de marzo de 2023
13	Andrés Arturo Rodríguez Bustos	2023050563-2-000 del 13 de marzo de 2023
14	Germán Leodel Rois	2023055269-2-000 del 16 de marzo de 2023
15	Claudia Almanza	2023063397-2-000 del 27 de marzo de 2023
16	Paola Gómez Campos	2023052811-2-000 del 14 de marzo de 2023
17	Claudia Almanza **(2 PQRSD)**	2023063397-2-000 del 27 de marzo de 2023
18	Claudia María Estrada Villada	2023070734-2-000 del 3 de abril de 2023
19	Peticionario Anónimo	2023072534-2-000 del 5 de abril de 2023
20	Rafael Pereira Cabral	20234000035761 del 4 de mayo de 2023
21	Peticionario Anónimo	20234000036141 del 4 de mayo de 2023

22	Giovanni Barrera **(2 PQRSD)**	20234000039481 del 5 de mayo de 2023
23	Liana Obando Piñeros	20234000039501 del 5 de mayo de 2023
24	Miguel Ángel Andrade	20234000080061 del 18 de mayo de 2023
25	Rodrigo Gelvez	20234000051201 del 10 de mayo de 2023
26	Susan Riaño	20232300079831 del 18 de mayo de 2023
27	Sindy Romero Triana	20232300050021 del 18 de mayo de 2023
28	Claudia Almanza **(10 PQRSD)**	20234000102971 del 26 de mayo de 2023
29	Leonardo Caicedo Franco	20234000102981 del 26 de mayo de 2023
30	Martha Elena Pilonieta	20234000102671 del 26 de mayo de 2023
31	María Viviana Borda **(2 PQRSD)**	20234000102871 del 26 de mayo de 2023
32	Camilo Andrés Flautero González	20234000102731 del 26 de mayo de 2023
33	Erika Uesseler	20234000102931 del 26 de mayo de 2023
34	Peticionario Anónimo	20234000113841 del 31 de mayo de 2023
35	Santiago Narváez	20232300113281 del 31 de mayo de 2023
36	Ángelo González Pérez	20234000198081 del 30 de junio de 2023
37	Francisco Cáceres Acero	20232300083791 del 19 de mayo de 2023
38	Silvia Botero	20232300117741 del 2 de junio de 2023
39	Gloria Stella Mora	20234000198381 del 30 de junio de 2023

b. Soportes documentales de atención y respuesta (recepción de petición, registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros) de las 164 PQRS reportadas por la AEROCIVIL en el ICA 17 periodo 1 de enero al 30 de junio de 2023.

c. Actualización de la base de datos de PQRSD presentada por la AEROCIVIL en el ICA 18 periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2023, en el sentido de:

   i. Incluir las solicitudes de los siguientes peticionarios:

      a) Señor Roberto Quintero (líder comunitario del barrio Marandú en la localidad de Engativá), petición registrada en acta de reunión del 18 de julio de 2023.
      b) Señor Jairo Espinosa (líder del "Comité Municipal para el estudio de los impactos generados por el funcionamiento del Aeropuerto Internacional El Dorado en el municipio de Funza Cundinamarca") peticiones registradas en acta de reunión del 25 de noviembre de 2023
      c) Señor Carlos Carvajal petición registrada bajo el radicado de la AEROCIVIL 2023190010058610 del 10 de agosto de 2023.

   De lo anterior, la AEROCIVIL debe presentar los soportes documentales (actas de reunión, registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros) que den cuenta de la atención efectuada a las peticiones.

d. Incluir las siguientes PQRS trasladadas por la ANLA a la AEROCIVIL durante el periodo comprendido entre el 1 de julio al 31 de diciembre de 2023 y de las cuales se deben presentar los soportes documentales que den cuenta de su atención y gestión (recepción de petición, registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros):

No	Peticionario	Radicado ANLA de Traslado
1	Laura Viviana Cáceres González	20234000207371 del 5 de julio de 2023
2	Erika Maritza González Barrero	20234000206861 del 5 de julio de 2023
3	María Viviana Borda	20234000206961 del 5 de julio de 2023
4	Jaime Buenaño	20234000207461 del 5 de julio de 2023
5	Sandra Reategui	20234000207431 del 5 de julio de 2023
6	María Camila Corredor Rincón **(5 PQRSD)**	20234000513251 del 17 de octubre de 2023
7	José Ignacio Mora Sáenz	
8	Cesar Roberto Celis Vásquez	
9	Jacobo Celnik	
10	Daniel Steven Garay Sánchez	
11	Erika Maritza González Barrero	20234000618311 del 22 de noviembre de 2023
12	María Camila Corredor Rincón	
13	INTEGRAL S. A	
14	Román Javier Joya	
15	Peticionario Anónimo	
16	Patricia Vélez Martelo	20234000684301 del 15 de diciembre de 2023
17	Claudia Almanza **(6PQRSD)**	
17	Hugo Alejandro García Lima	
18	Adriana Cano Morales	
19	Peticionario Anónimo	
20	Lina María Malagón	
21	Peticionario Anónimo	
22	Peticionario Anónimo	20236200941832 del 3 de diciembre de 2023
23	Claudia Almanza **(3 PQRSD)**	20234000721381 del 28 de diciembre de 2023
24	Rubén Jaime Gutiérrez Rubio	

e. Presentar soportes documentales de atención y gestión (recepción de petición, registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros) de las siguientes PQRSD reportadas por la AEROCIVIL en el ICA 18 periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2023:

Peticionario	Radicado ANLA de traslado
Sandra Tatiana Serrato	20234000168121 del 21 de junio de 2023
Israel Rodríguez González	20234000513251 del 17 de octubre de 2023

Manuel Alfredo González Mayorga (Secretaría de Salud)	20234000513251 del 17 de octubre de 2023 (Queja con radicado ANLA 20236200545762 del 15 de agosto)

f. Presentar el diligenciamiento y análisis del indicador de efectividad y cumplimiento A= Número de PQRS de las comunidades atendidas semestral/ Número de PQRS de la comunidad recepcionadas semestral *100 según la implementación que se haya dado de las acciones correspondientes para el periodo del ICA 17 (1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2023.

Lo anterior, en cumplimiento del artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, la medida de manejo "Sistematización y Análisis de PQRS" incluida en la Ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación, numerales 1, 2, 3, 4 y 5 del requerimiento 71 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y numerales 1, 2, 3, 4 y 5 del requerimiento 89 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

154. Presentar soportes documentales de atención y gestión de las siguientes PQRSD que fueron recepcionadas por la ANLA durante el periodo 19 de mayo al 31 de agosto de 2023 y trasladadas a la AEROCIVIL:

No	Radicado Recepción ANLA	Peticionario	Radicado de Traslado a la AEROCIVIL
1	20236200131372 del 19 de mayo de 2023	Jaime Buenaño	20234000207461 del 30 de junio de 2023
2	20236200137292 del 23 de mayo de 2023	Gloria Stella Mora	20234000198381 del 30 de junio de 2023
3	20236200136002 del 23 de mayo de 2023	Martha Fraile Ramírez	20234000207481 del 5 de julio de 2023
4	20236200143052 del 24 de mayo de 2023	María Camila Corredor Rincón	20234000513251 del 17 de octubre de 2023
5	20236200134612 del 25 de mayo de 2023	Erika Uesseler	20234000206781 del 5 de julio de 2023
6	20236200150702 del 26 de mayo de 2023	Sandra Reategui	20234000207431 del 5 de julio de 2023
7	20236200192052 del 6 de junio de 2023	José Ignacio Mora Sáenz	20234000513251 del 17 de octubre de 2023
8	20236200196472 del 7 de junio de 2023		

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

No	Radicado Recepción ANLA	Peticionario	Radicado de Traslado a la AEROCIVIL
9	20236200203102 del 8 de junio de 2023	María Camila Corredor Rincón	
10	20236200236782 del 16 de junio de 2023	Daniel Steven Garay Sánchez	20234000513251 del 17 de octubre de 2023
11	20236200313392 del 5 de julio de 2023	María Camila Corredor Rincón	
12	20236200309422 del 5 de julio de 2023	Jacobo Celnik	
13	20236200369092 del 19 de julio de 2023	Cesar Roberto Celis Vásquez	
14	20236200446242 del 7 de agosto de 2023	Román Javier Joya	20232300358631 del 28 de agosto de 2023
15	20236200481482 del 15 de agosto de 2023	María Camila Corredor Rincón	20234000513251 del 17 de octubre de 2023
16	20236200545762 del 30 de agosto de 2023	María Camila Corredor Rincón	

Lo anterior, en cumplimiento de la ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación, numeral 6 del requerimiento 63 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, numeral 6 del requerimiento 38 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 94 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

155. Presentar soportes documentales del desarrollo de las actividades de sensibilización, información y divulgación, estrategias informativas virtuales, presenciales, documentales, entre otras, acerca de la actualización de los procedimientos aéreos y trayectorias a partir del 18 de mayo de 2023, tanto a la comunidad del área de influencia del proyecto, como a aquellas comunidades localizadas fuera de esta que pueden ser objeto de impactos asociados a ruido aeronáutico motivado por los cambios en procedimientos PBN y trayectorias.

    Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 2.1 del numeral 2 del artículo tercero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023, requerimiento 51 del Acta 550 del 5 de agosto de 202 y requerimiento 98 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

156. Presentar los soportes documentales de ejecución, entiéndase actas de reunión, registros de asistencia, de entrega de información física, fotográficos, fílmicos, publicaciones, boletines, links de acceso y otros, de las actividades mencionadas en el subnumeral 2.1 del numeral 2 del artículo tercero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023.

Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 2.2 del numeral 2 del artículo tercero del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023, requerimiento 52 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 99 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

157. Ajustar la metodología de medición y los análisis de información al objetivo del estudio de producción lechera y a la especie observada de tal manera que permita obtener resultados concluyentes. Lo anterior, en cumplimiento de la ficha PMA-04-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en zona rural del municipio de Funza, requerimiento 52 del acta 562 del 31 de agosto de 2022, requerimiento 53 el acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 100 del acta 509 del 12 de agosto de 2025.

158. Presentar la siguiente información:

    a. Soportes documentales que demuestren la aplicación de mecanismos de evaluación (teniendo en cuenta el grupo poblacional participante), respecto a las actividades de educación y sensibilización efectuadas para el periodo del ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), así como el análisis de sus resultados de manera independiente para las medidas "*Actividades de Educación*" y "*Actividades de Sensibilización*".

    b. Diligenciamiento completo y claro, así como el resultado y análisis de los siguientes indicadores de cumplimiento para el periodo del ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024):

        i. ENC = No. de encuestas de evaluación realizadas sobre encuentros educativos semestral/No de encuentros educativos programados semestral*100
        ii. ENC = No. de encuestas de evaluación realizadas sobre encuentros de sensibilización semestral/No de encuentros de sensibilización programados semestral*100.

    Lo anterior, en cumplimiento de la ficha de manejo PMA - PGS-01 Sensibilización y Educación, ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS 01 Gestión Socioeconómica y artículos sexto y octavo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y requerimiento 167 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

159. Presentar en atención a la medida de manejo "Sondeos de opinión" para el periodo del ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024):

    a. Soportes documentales que den cuenta de la aplicación de "Sondeos de Opinión" a las autoridades del área de influencia del proyecto y otras que usualmente son informadas respecto al licenciamiento ambiental del proyecto, así como el instrumento de recolección de datos, los registros que den cuenta del medio utilizado para la aplicación del mismo, el análisis de resultados y las acciones a

tener en cuenta en caso de ser necesario efectuar ajustes o modificaciones frente a las estrategias de información y comunicación empleadas acerca del proyecto.

b. Diligenciamiento del indicador de cumplimiento S= No de sondeos realizados/No de sondeos proyectados*100 con base en los soportes documentales de la aplicación de sondeos de opinión a las autoridades del área de influencia del proyecto y otras que usualmente son informadas respecto al licenciamiento ambiental del proyecto.

Lo anterior, en cumplimiento de la ficha de manejo PMA - PGS-02 Información y Comunicación, ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS 01 Gestión Socioeconómica, los artículos sexto y octavo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y literales a y b del numeral 2 del requerimiento 168 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

160. Presentar evidencias sobre la actualización de la plataforma AMBIENSQ en el sentido de hacer el cargue de los soportes documentales pendientes que den cuenta de la trazabilidad de atención de las siguientes PQRSD registradas en el aplicativo virtual para el periodo del seguimiento ambiental comprendido entre el 17 de abril de 2024 al 14 de abril de 2025:

No	Nombre del peticionario	Fecha de llegada
1	Claudia Almanza	29 de abril de 2024
2	Catalina Jaramillo	
3	Samuel Horacio Hernández	
4	Jacobo Celnik	12 de mayo de 2024
5	Andrés Felipe Hernández Urueña	15 de mayo de 2024
6	Carlos Alberto Mazuera Gómez	10 de mayo de 2024
7	Claudia Almanza	21 de mayo de 2024
8	Fabian Hernán Garcés	14 de mayo de 2024
9	Carlos Ramírez	4 de junio de 2024
10	Daysi Contreras Mancipe	8 de junio de 2024
11	Juan David López	12 de junio de 2024
12	Gloria Duran Hernández	
13	Claudia Almanza	27 de junio de 2024
14	Juan David López	25 de junio de 2024
15	Isabel Melo	27 de junio de 2024
16	Comunidad Reserva de Villa Luz	26 de junio de 2024
17	Fernando Avellaneda	27 de junio de 2024
18	Alix Catalina Flórez Cardozo	1 de julio de 2024
19	Claudia Almanza	7 de julio de 2024
20		8 de julio de 2024
21	Jacobo Celnik	
22	Cristian Camilo Marín Maldonado	
23	María De Jesús Bermúdez De Vélez	9 de julio de 2024
24	Anónimo ID1364915	
25	Anónimo ID1364900	
26	Diego Alejandro Álvarez Jiménez	14 de julio de 2024
27	Claudia Almanza	9 de julio de 2024
28	Jacobo Celnik	19 de julio de 2024

29	Manuel León	22 de enero de 2024
30	María Claudia Vargas (PEIDP)	16 de julio de 2024
31	Anónimo id1382001	24 de julio de 2024
32	Anónimo id1386219	9 de agosto de 2024
33	Deissy Johanna Arias Rojas	16 de agosto de 2024
34	Claudia Almanza	29 de agosto de 2024
35	Anónimo id1382006	
36	Consuelo Gutiérrez Castro	
37	Carlos Blanco	2 de septiembre de 2024
38	Cristian Camilo Marín Maldonado	6 de septiembre de 2024
39	Jair Roberto Sánchez Gómez	
40	Ruth Mireya Cantor	
41	Jair Roberto Sánchez Gómez	
42	Anónimo ANLA20246200852222	
43	Anónimo id1415574	11 de septiembre de 2024
44	Anónimo id1415576	
45	Anónimo id1415579	
46	María De Jesús Bermúdez De Vélez	
47	Miguel Andrés Duque Miranda	19 de septiembre de 2024
48	Claudia Almanza	
49	Anónimo id1444017	1 de octubre de 2024
50	Anónimo id1444019	
51	Anónimo id1444066	
52	Anónimo ANLA20246200995202	8 de octubre de 2024
53	Anónimo ANLA20246200995222	
54	Anónimo ANLA20246200996282	
55	Anónimo Id1472483	10 de octubre de 2024
56	Anónimo Id1471848	
57	Anónimo Id1471743	
58	Myriam Hoyos de Matsuyama	
59	Marina Sandoval	
60	Luz Marina Nieto	
61	Lidia Moyano	11 de octubre de 2024
62	Gregorio Portilla	24 de octubre de 2024
63	Fernando Avellaneda B	1 de noviembre de 2024
64	Anónimo ANLA20246201060642	
65	Claudia E Almanza	6 de noviembre de 2024
66	Allyne Torres Beltrán	
67	Johana Caro Espinosa	
68	Patricia Ordóñez Jácome	
69	Gloria Leonora Andeotti Caro	11 de noviembre de 2024
70	Anónimo ANLA20246201122232	22 de noviembre de 2024
71	Anónimo ANLA20246201122242	
72	Anónimo ANLA20246201124732	
73	Fernando Neva Moreno	
74	Anónimo ANLA20246201136502	
75	Anónimo ANLA20246201145222	
76	Anónimo ANLA20246201167012	
77	Anónimo ANLA20246201167042	

78	Gloria Leonora Andeotti Caro	11 de noviembre de 2024
79	Anónimo Id1535974	3 de diciembre de 2024
80	Martha Cecilia Cadena	31 de diciembre de 2024
81	Claudia Almanza	8 de enero de 2025
82	Carlos Julio Bello	
83	Anónimo	17 de enero de 2025
84	Anónimo Salitre	23 de enero de 2025
85	Luis Flórez Rincón	17 de enero de 2025
86	Erika Laiton Vargas	28 de enero de 2025
87	Anónimo 2025190010009654 Id 1593662	
88	Anónimo 2025190010009655 Id 1593663	
89	Anónimo 2025190010009656 Id 1593664	
90	Res Central Salitre	10 de febrero de 2025
91	Anónimo	
92	Rubén Joyas Campino	17 de febrero de 2025
93	Barbara Sánchez Camacho	5 de marzo de 2025
94	José Castaneda Bernal	25 de marzo de 2025
95	Anónimo	28 de marzo de 2025
96	Anónimo	21 de marzo de 2025

Lo anterior, en cumplimiento de la medida “*Página web de la AEROCIVIL*” incluida en la ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación y requerimiento 169 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

161. Presentar los soportes documentales de atención y respuesta (soporte de recepción de la PQRSD, registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros) brindada a las siguientes PQRSD reportadas por la AEROCIVIL para el periodo del ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (periodo 1 de julio al 31 de diciembre de 2024):

ICA	No	Nombre de peticionario	Fecha de ingreso
19	1	Isabel Carrasquilla (presidenta de la Junta de Acción Comunal de la Vereda El Cocli en el Municipio de Funza)	23 de enero de 2024
	2	Nancy Bogotá	13 de febrero de 2024
	3	Alejandro Araque	13 de febrero de 2024
	4	Antonio Acero	4 de marzo de 2024
	5	Anónimo La Felicidad	11 de marzo 2024
	6	Claudia Almanza (Radicado de traslado ANLA 20244000216731 del 27 de marzo de 2024)	27 de marzo de 2024
	7	PQRSD recepcionada en el buzón de PQRSD de sector de Tienda Nueva en la Vereda El Cacique.	3 de abril de 2024
	8	Catalina Jaramillo	29 de abril de 2024

	9	Fabian Hernán Garcés	14 de mayo de 2024

ICA	No	Nombre de peticionario	Fecha de ingreso
	1	Manuel León	22 de enero de 2024
	2	Jair Roberto Sánchez Gómez	29 de junio de 2024
	3	Alix Catalina Flórez Cardozo	1 de julio de 2024
	4	Claudia E Almanza	7 de julio de 2024
	5	Jacobo Celnik	8 de julio de 2024
	6	María De Jesús Bermúdez De Vélez	9 de julio de 2024
	7	Anónimo ID1364915	
	8	Anónimo ID1364900	
	9	Diego Alejandro Álvarez Jiménez	14 de julio de 2024
	10	Claudia E Almanza	9 de julio de 2024
	11	Jacobo Celnik	19 de julio de 2024
	12	Manuel León	22 de enero de 2024
	13	María Claudia Vargas (PEIDP)	16 de julio de 2024
	14	Anónimo id1382001	24 de julio de 2024
	15	Anónimo id1386219	28 de julio de 2024
	16	Deissy Johanna Arias Rojas	5 de agosto de 2024
	17	Claudia E Almanza	12 de agosto de 2024
	18	Anónimo id1382006	24 de julio de 2024
	19	Consuelo Gutiérrez Castro	17 de agosto de 2024
	20	Carlos Blanco	13 de agosto de 2024
	21	Anónimo id1415574	2 de septiembre de 2024
	22	Anónimo id1415576	
	23	Anónimo id1415579	
	24	María De Jesús Bermúdez De Vélez	
20	25	Claudia E Almanza	6 de septiembre de 2024
	26	Anónimo id1444017	14 de septiembre de 2024
	27	Anónimo id1444019	
	28	Anónimo id1444066	
	29	Anónimo Id1472483	30 de septiembre de 2024
	30	Anónimo Id1471848	29 de septiembre de 2024
	31	Anónimo Id1471743	28 de septiembre de 2024
	32	Myriam Hoyos de Matsuyama	No indica fecha de radicado de entrada
	33	Marina Sandoval	2 de octubre de 2024
	34	Luz Marina Nieto	
	35	Lidia Moyano	
	36	Fernando Avellaneda B	4 de octubre de 2024
	37	Gregorio Portilla	22 de septiembre de 2024
	38	Claudia E Almanza	9 de octubre de 2024
	39	Allyne Torres Beltrán	
	40	Johana Caro Espinosa	13 de octubre de 2024
	41	Anónimo Id1499060	15 de octubre de 2024

	42	Patricia Ordóñez Jácome	18 de octubre de 2024
	43	Gloria Leonora Andeotti Caro	21 de octubre de 2024
	44	Anónimo Id1535974	9 de noviembre de 2024
	45	Claudia E Almanza	15 de noviembre de 2024
	46	Anónimo Id1542132	18 de noviembre de 2024
	47	Paris Rocha	
	48	Anónimo Id1548156	24 de noviembre de 2024
	49	Anónimo Id1548186	
	50	Anónimo Id1548160	
	51	Anónimo Id1549273	25 de noviembre de 2024
	52	Marina Sandoval	
	53	Claudia E Almanza	27 de noviembre de 2024
	54	Claudia E Almanza	19 de noviembre de 2024
	55	Javier Guzmán	25 de noviembre de 2024
	56	Comunidad Niza* Antigua en la localidad de Suba	30 de noviembre de 2024
	57	Luz Argenis Aguirre	12 de diciembre de 2024
	58	María Clara Correal Pachón	13 de diciembre de 2024
	59	Jacobo Celnik	27 de diciembre de 2024
	60	Fernando Vallejo Hanssen	
	61	Fernando Guzmán Vanegas	13 de diciembre de 2024
	62	Claudia E Almanza	17 de diciembre de 2024
	63	Claudia E Almanza 2	
	64	Claudia Marcela Ocampo Valencia	18 de diciembre de 2024
	65	Anónimo Id4196908 (Personería Bogotá)	12 de diciembre de 2024
	66	Martha Cecilia Cadena	20 de diciembre de 2024
	67	Peticionario* Anónimo con radicados ANLA 20246201457862 del 25 de noviembre de 2024	27 de diciembre de 2024

Lo anterior en cumplimiento de la medida “*Sistematización y Análisis de PQRSD*” incluida en la ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación y requerimiento 170 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

162. Presentar los soportes documentales correspondientes al periodo del ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) que demuestren la aplicación de encuestas con base en las acciones ejecutadas en cumplimiento de cada una de las medidas contenidas en la ficha de manejo PMA-PGS 03 Apoyo en cogestión interinstitucional y comunal, así como el medio de aplicación, los grupos de valor o poblacionales a quienes se dirigió el mecanismo de evaluación, la relación estadística población universo y muestra

seleccionada, las fechas y espacios específicos en los cuales se aplicaron las encuestas y análisis de los resultados.

Lo anterior, en cumplimiento de la medida de manejo asociada a la implementación de "Mecanismos de Evaluación" que hace parte de la ficha de manejo PMA-PGS 03 Apoyo en cogestión interinstitucional y comunal, ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS 01 Gestión Socioeconómica, los artículos sexto y octavo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y requerimiento 171 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

163. Presentar soportes documentales correspondientes al periodo del ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), que den cuenta del desarrollo de actividades de capacitación dirigidas a representantes de aerolíneas de carga, acerca de las medidas y restricciones definidas para la fase II (vigente) de la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado, así como la aplicación de las respectivas acciones de evaluación y el diligenciamiento del indicador Soc=No de representantes capacitados/No de aerolíneas de carga*100.

Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA-PGS 04 Educación y capacitación ambiental al personal vinculado a la operación del proyecto, Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS 01 Gestión Socioeconómica, artículos sexto y octavo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y requerimiento 172 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

164. Presentar el diligenciamiento de los siguientes indicadores de cumplimiento para el periodo de los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024) cuyos resultados deberán ser soportados de manera documental:

   a. SI= Número de socializaciones realizadas/Número de socializaciones programadas*100
   b. EF=% ejecución del estudio

Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza, artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y requerimiento 173 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

165. 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 prerrequisitos 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.

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 medias de

protección ambiental tienen un carácter general y en ningún momento pueden condicionarse a una situación de legalidad.

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 sub numerales 9.2, 9.3, 9.5 (sub numerales 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, numeral 4 del artículo primero del Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024 y numeral 1 del artículo primero del Auto 11208 del 15 de diciembre de 2025.

166. Presentar la siguiente información relacionada con el Plan de Contingencias:

a. Medidas de reducción del riesgo, correctivas y prospectivas diferenciadas en medidas estructurales y no estructurales, implementadas y a implementar para cada uno de los eventos amenazantes caracterizados.

b. Procedimientos de respuesta a emergencias que partan de los análisis y evaluación de los eventos amenazantes identificados y valorados en el presente plan, con su respectiva articulación con los organismos de respuesta a emergencia, de manera que permita atender los diferentes niveles de riesgo descritos en el proceso de conocimiento del riesgo.

Lo anterior en cumplimiento de los numerales 6 y 9 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre del 2021, requerimiento 46 del Acta 888 del 6 de diciembre del 2023, requerimiento 56 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y del requerimiento 101 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

167. Presentar para el año 2022, las evidencias de las acciones establecidas para el monitoreo del riesgo con base en los parámetros y frecuencia definidos como objeto de seguimiento para cada uno de los eventos amenazantes identificados.

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 5 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre del 2021, requerimiento 47 del Acta 888 del 6 de diciembre del 2023 y el requerimiento 57 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 102 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

168. Presentar para el año 2022, las evidencias del estado de las medidas de reducción prospectivas y correctivas para los eventos amenazantes identificados.

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 7 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre del 2021, requerimiento 48 del Acta 888 del 6 de diciembre del 2023, requerimiento 58 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 103 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

169. Presentar para el año 2022, las evidencias de la ejecución simulacros y simulaciones, y la articulación con las entidades de los Consejos Municipales de Gestión de Riesgo de Desastres (CMGRD) y los Consejos Departamentales de Gestión de Riesgo de Desastres (CDGRD), según corresponda.

    Lo anterior, en cumplimiento del numeral 8 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre del 2021, requerimiento 49 del Acta 888 del 6 de diciembre del 2023, requerimiento 59 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 104 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

170. Presentar las evidencias de implementación de las acciones establecidas para el monitoreo del riesgo correspondientes al año 2023 para los ICA 17 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2023) e ICA 18 (período 1 de julio al 31 de diciembre de 2023).

    Lo anterior, en cumplimiento del numeral 5 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre del 2021, requerimiento 75 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 105 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

171. Presentar las evidencias documentales de capacitación, divulgación y/o socialización sobre el plan de contingencia con la participación de entidades territoriales del Sistema Nacional de gestión de Riesgos de Desastres – SNGRD (según aplique) y a las comunidades identificadas en las áreas de afectación ante la posible materialización de un evento de contingencia, correspondientes al año 2023, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1081 del 2015 adicionado por el Decreto 2157 del 20 de diciembre de 2017.

    Lo anterior, en cumplimiento del Plan de contingencias, requerimiento 76 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 106 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

172. Presentar las evidencias documentales de simulaciones y/o simulacros relacionados con el plan de contingencia con la participación de entidades territoriales del Sistema Nacional de gestión de Riesgos de Desastres – SNGRD (según aplique) y a las comunidades identificadas en las áreas de afectación ante la posible materialización del evento, correspondientes al año 2023, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1081 del 2015 adicionado por el Decreto 2157 del 20 de diciembre de 2017.

    Lo anterior en cumplimiento del Plan de contingencias y del requerimiento 77 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y requerimiento 107 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

173. Presentar la revisión y/o complemento del Plan de Contingencia siguiendo los lineamientos descritos en el Decreto 1081 del 2015 adicionado por el Decreto 2157 de 2017 en el artículo 2.3.1.5.2.1.1, numeral 3.1.2, literal f) y el Decreto 1076 de 2015 en el

artículo 2.2.2.3.5.1, numeral 9 y el artículo 2.2.2.3.9.3, o aquellos que los modifiquen o sustituyan, y en caso de no presentarse un ajuste en el documento, indicar las razones por las cuales no se realiza. La revisión o complemento del Plan de Contingencia deberá realizarse en los siguientes casos:

a. Ante nuevas exigencias o cambios en la legislación nacional referente al plan de contingencia, en los plazos establecidos en las mismas.

b. Cuando se introduzcan cambios en los procesos que aumenten la probabilidad de ocurrencia de una contingencia ambiental y/o consecuencia de la materialización del riesgo.

c. Ante cambios en las valoraciones de los escenarios de riesgo presentes en el proyecto.
d. Ante la ocurrencia de una contingencia que evidencie la necesidad de ajuste del plan.

e. Ante evidencias producto del proceso de seguimiento y control efectuado por la Autoridad Ambiental Competente.

Lo anterior, en cumplimiento a lo establecido en el numeral 11 del artículo decimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre del 2021, requerimiento 78 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024, requerimiento 108 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

174. Presentar para el año 2024 los soportes de la realización de las siguientes actividades relacionadas con Plan de Contingencia, donde se involucre a las entidades territoriales del Sistema Nacional de gestión de Riesgos de Desastres – SNGRD y a las comunidades de las áreas de posible afectación, acorde con lo estipulado en el artículo 2.3.1.5.2.5.1. del Decreto 1081 del 2015 adicionados por el Decreto 2157 del 20 de diciembre de 2017:

a. Divulgaciones y capacitaciones

b. Simulaciones y/o simulacros

Lo anterior en cumplimiento del Plan de Contingencias del numeral 8 del artículo decimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y requerimiento 174 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

175. Cumplir con las obligaciones que a continuación se indican:

a. Ajustar la valoración económica del impacto “Incremento en los niveles de presión sonora”, en el sentido de aplicar de manera rigurosa la técnica de transferencias de beneficios. De acuerdo con las características propias de esta técnica las cuales son descritas en el documento Criterios técnicos para el uso de herramientas económicas en proyectos, obras o actividades objeto de licencia

ambiental, realizando una correcta homologación de los valores y presentar los registros documentales.

b. Actualizar el flujo de costos y beneficios, los indicadores económicos, el análisis de sensibilidad, la información geográfica y presentar los registros documentales.

Lo anterior, en cumplimiento de los numerales 2 y 3 del artículo décimo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, numerales 1 y 2 del requerimiento 50 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, numerales 1 y 2 del requerimiento 60 del Acta 550 del 5 agosto de 2024 y numerales 1 y 2 del requerimiento 109 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

176. Valorar económicamente los impactos Generación de conflictos y Generación de expectativas. Lo anterior, en cumplimiento del artículo décimo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, numeral 3 del requerimiento 51 del Acta 888 del 6 de diciembre de 2023, numeral 3 del requerimiento 61 del Acta 550 del 5 de agosto de 2024 y el requerimiento 110 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

177. Presentar el reporte de internalización correspondiente a los ICA 19 (1 de enero al 30 de junio de 2024) e ICA 20 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024 para los impactos: alteración de las características fisicoquímicas del agua superficial y subterránea, Alteración de la calidad del aire por gases contaminantes (CO2, CO, SOx, NOx) y Alteración de la calidad del aire por material particulado (PM10 y PM2.5), teniendo en cuenta:

a. Indicador
b. Valor del indicador en línea base.
c. Cuantificación del cambio ambiental.
d. Medida de manejo seleccionada.
e. Indicador de efectividad
f. Resultado esperado del indicador con la medida.
g. Costos de transacción, operación y de personal.
h. Valor total de la medida de manejo.
i. Porcentaje de cumplimiento del resultado.

En caso de no lograr demostrar la efectividad del proceso de internalización para los impactos mencionados, deberán ser sometidos a valoración económica e incluidos en el flujo económico del proyecto.

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 1 del artículo décimo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y el requerimiento 175 del Acta 509 del 12 de agosto de 2025.

ARTÍCULO SEGUNDO. Requerir a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, o en el término que se señale en el requerimiento para que en el término de tres (3) meses contados a partir de la ejecutoria de este acto administrativo

presente las evidencias documentales del cumplimiento y/o ejecución de las siguientes obligaciones ambientales:

1. Presentar para el Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025) el Formato ICA 3A, debidamente diligenciado conforme el ANEXO AP-2, del *"Manual de Seguimiento Ambiental de Proyectos"* - MMA - SECAB, 2002.

   Lo anterior, en cumplimiento al artículo noveno de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015.

2. Presentar la siguiente información, del periodo del Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025):

   a. Soporte documental que evidencie el plan de gestión integral de residuos sólidos vigente y la circular reglamentaria para la gestión de residuos peligrosos implementada por AEROCIVIL.
   b. Soportes documentales que permitan evidenciar el manejo y disposición final de los residuos sólidos no peligrosos no aprovechables generados por Armada Nacional y Batallón de asalto aéreo 32.
   c. Soportes documentales que permitan evidenciar el manejo y disposición final de los residuos sólidos no peligrosos reciclables generados por Armada Nacional y los edificios administrativos de AEROCIVIL.
   d. Soportes documentales que permitan evidenciar el manejo y disposición final de los residuos orgánicos generados por Armada Nacional, División de Asalto Aéreo Ejercito nacional Brigada 32 y Edificios administrativos de AEROCIVIL.
   e. Soportes documentales que permitan evidenciar el manejo y disposición final de material vegetal (podas y rocería) generados por CATAM, Armada Nacional, División de Asalto Aéreo Ejercito nacional Brigada 32, Policía Nacional DIRAN, SATENA y Edificios administrativos de AEROCIVIL.
   f. Soportes documentales que permitan evidenciar el manejo y disposición final de residuos peligrosos generados por Armada Nacional, CATAM y Edificios administrativos de AEROCIVIL.
   g. Soportes del registro de generadores de residuos o desechos peligrosos, en el aplicativo del IDEAM, para los tenedores de espacio: Armada Nacional, Corporación de la industria Aeronáutica CIAC, SATENA, Consorcio Pista el Dorado 2024.
   h. Soportes documentales de cumplimiento de la medida 5 "Gestión Integral Almacén De La Aeronáutica Civil" (recibo, almacenamiento y disposición final de residuos dados de baja).
   i. Soportes documentales de la implementación de acciones de acopio, demarcación, etiquetado, señalización, y almacenamiento de residuos peligrosos ubicados en la zona de Campamento de AEROCIVIL, conforme lo evidenciado durante los días 18, 19 y 20 de febrero de 2026.
   j. Los indicadores: RG=Cantidad de residuos segregados (Kg/semana) y RA=Cantidad de residuos aprovechados (Kg/semana).

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

Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de Manejo PMA-03 Manejo de Residuos y artículo sexto de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021.

3. Presentar la siguiente información, del periodo del Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025):

    a. Soportes y registro fotográfico de los mantenimientos efectuados a los canales de aguas lluvias y actividades de rocería para las áreas pertenecientes a SATENA, DIRAN y Áreas administrativas de AEROCIVIL.
    b. Las medidas de manejo ambiental enfocadas al desarrollo de las obras civiles correspondientes al mantenimiento de la zona ETTA del hangar de SATENA.
    c. Soportes documentales de disposición final de residuos sólidos (convencionales y peligrosos) así como de residuos líquidos correspondiente a las actividades relacionadas con la Medida 6 "Medidas de manejo para el mantenimiento del cauce del río Bogotá".

    Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA-04 Manejo de aguas lluvias, drenajes naturales y vertimientos y artículo sexto de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021.

4. Presentar la siguiente información, del periodo del Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025):

    a. Soportes documentales de procedencia, transporte y almacenamiento temporal de materiales para las obras de mantenimiento de la zona ETTA del hangar de Satena y Mantenimiento de áreas a cargo de AEROCIVIL, así como el ajuste de los correspondientes indicadores (procedencia de materiales y Transporte de materiales).
    b. Soportes documentales de manejo ambiental implementado para el material de excavación generado en las obras de mantenimiento de la zona ETTA del hangar de Satena y Autorización Ambiental del lugar de disposición del material de excavación (de 584 m3). Igualmente efectuar el ajuste de los correspondientes indicadores (Disposición final de material no utilizado, Certificación de vehículos etapa de construcción).
    c. Soportes documentales de implementación de la medida 6 Manejo de emisiones atmosféricas y ruido para la etapa de construcción y mantenimiento, relacionada con el estado técnico y mecánico de los vehículos, equipos y maquinaria utilizados en las obras de la zona ETTA del hangar de Satena.

    Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA-06 Manejo de materiales y sobrantes de construcción, Ficha PSM-12 Implementación de obras menores y de infraestructura y artículo sexto de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021.

5. Presentar la siguiente información, del periodo del Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025):

a. Diligenciar y archivar registros de generación de residuos e Indicar el porcentaje de residuos reciclables y peligrosos generados, y el correspondiente ajuste al indicador Seguimiento al manejo y gestión adecuada de residuos.
b. La actualización del documento PGIRS que incluya las metas de reducción de residuos a corto, mediano y largo plazo.

Lo anterior, en cumplimiento a la Ficha de seguimiento y monitoreo PMA-03 Residuos y artículo octavo de la Resolución 1728 de 4 de octubre de 2021.

6. Presentar la siguiente información, del periodo del Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025):

   a. Medidas de manejo implementadas para el desarrollo de obras de mantenimiento del Hangar de SATENA durante los meses de mayo y junio de 2025.
   b. Plan de acción para los siguientes parámetros que tuvieron un incumplimiento respecto a la normatividad ambiental vigente e implementar las acciones correctivas del caso para lograr su cumplimiento: Canales de aguas lluvias: DQO (Puntos S1 y S7), Sólidos Suspendidos totales (Puntos S3 y S10), Hierro (Puntos S1, S6 y S8) y Coliformes totales (puntos S1, S2, S3, S4, S5, S6, S9, S12 y S13); Fuente receptora: Sólidos Suspendidos totales (Puntos S19 y S20) y Coliformes totales (puntos S19 y S20).

   Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de seguimiento y monitoreo PSM – 04 Vertimientos

7. Presentar los soportes documentales que permitan evidenciar el cumplimiento de los indicadores asociados a la Ficha de manejo ambiental PMA-01. Manejo y Control de Ruido, para el Informe de Cumplimiento Ambiental -ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025), teniendo en cuenta lo siguiente:

   a. Indicador de cumplimiento de estaciones de monitoreo de ruido ambiental (E):

      i. Ajustar la metodología de cálculo del indicador definido mediante la expresión E = (Cantidad de estaciones que cumplen el estándar máximo permisible – CEMP / Cantidad total de estaciones evaluadas) × 100, de manera que el criterio de cumplimiento de las estaciones se encuentre soportado técnica y normativamente frente a lo establecido en la Resolución 627 de 2006.
      ii. Sustentar técnicamente el criterio utilizado para clasificar una estación como cumplida cuando hasta el 20 % de los registros del periodo evaluado superan el estándar máximo permisible, indicando el fundamento técnico y normativo que respalda la aplicación de dicho umbral para el Indicador de cumplimiento de estaciones de monitoreo de ruido ambiental.
      iii. En caso de no existir sustento técnico o normativo, ajustar la metodología del indicador (E) y presentar el resultado recalculado para el periodo enero

a junio de 2025, de manera que refleje el comportamiento real de los niveles de ruido ambiental registrados.

iv. Presentar el cálculo del indicador (E) para el ICA 21, incluyendo la totalidad de las estaciones residenciales definidas para el seguimiento, junto con la base de datos de los registros de ruido utilizados, en formato editable no protegido que permita su verificación.

v. Sustentar técnicamente la exclusión de la estación EMRI_37 (F037) del análisis de niveles nocturnos a partir de enero de 2025, indicando los cambios en el uso del suelo, ajustes en la red de monitoreo o modificaciones en los criterios de evaluación, anexando los soportes documentales correspondientes.

b. Indicador Porcentaje de avance del Estudio de Vibraciones (Ev):

i. Ajustar la metodología de cálculo del indicador Porcentaje de avance del Estudio de Vibraciones, diferenciando la ejecución de actividades de monitoreo frente al cumplimiento del producto final del estudio de vibraciones.

ii. Presentar el cálculo del indicador Porcentaje de avance del Estudio de Vibraciones para el ICA 21, con base en el avance real y verificable de los componentes del estudio, incluyendo como mínimo: recolección de datos, caracterización estructural, análisis técnico de resultados y formulación de conclusiones.

iii. Presentar la trazabilidad entre las actividades ejecutadas y el valor reportado del indicador Porcentaje de avance del Estudio de Vibraciones, anexando los soportes documentales que permitan verificar el porcentaje de avance informado.

iv. Precisar la cobertura del estudio en el municipio de Funza, incluyendo su integración dentro del cálculo del indicador Porcentaje de avance del Estudio de Vibraciones y los soportes técnicos correspondientes.

Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo ambiental PMA-01. Manejo y Control de Ruido.

8. Presentar los soportes documentales que permitan evidenciar lo correspondiente al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), en relación con la verificación del cumplimiento de la cuota de ruido ambiental LAeq,hora = 55 dBA ± 2 dBA en periodos semanales, conforme a lo establecido en la Medida de Manejo No. 3 de la Ficha PMA-01 Manejo y Control del Ruido, incluyendo:

a. Soporte técnico detallado de las semanas en las que se presentaron excedencias del umbral LAeq,hora = 55 dBA ± 2 dBA, que incluya como mínimo: identificación por estación de monitoreo, magnitud de la superación, número de eventos, frecuencia de ocurrencia y distribución temporal de dichas excedencias, junto con la base de datos de los registros utilizados en formato editable no protegido.

b. Inclusión de la estación EMRI_37 (F037) dentro de la evaluación del cumplimiento de la cuota de ruido ambiental para el periodo objeto de análisis, garantizando su incorporación dentro del conjunto de estaciones ubicadas en áreas residenciales y su evaluación en términos de cumplimiento semanal; en caso de no ser posible su inclusión, presentar la justificación técnica, cartográfica y metodológica correspondiente, anexando los soportes documentales que sustenten dicha decisión, así como el análisis de su incidencia sobre la representatividad, continuidad y trazabilidad de los resultados.
c. Análisis técnico de las condiciones operativas asociadas a las excedencias del umbral, que incluya como mínimo: identificación de aeronaves (tipo, operador), trayectorias de vuelo, configuraciones de pista y alturas operativas, así como la evaluación del comportamiento recurrente de dichas excedencias en estaciones con altos porcentajes de incumplimiento y su relación con la operación aeroportuaria.
d. Soporte de las medidas de control, mitigación y seguimiento implementadas o proyectadas, orientadas a garantizar el cumplimiento de la cuota de ruido ambiental, incluyendo la descripción de las medidas, responsables, cronograma de implementación y mecanismos de verificación, junto con los registros documentales que evidencien su ejecución.

Lo anterior, en cumplimiento de la medida de Manejo 3 establecida en la Ficha PMA-01 Manejo y Control de Ruido.

9. Presentar los soportes documentales correspondientes a las capacitaciones impartidas 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 en el uso del Sistema de Restricción por Cuota de Ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado, correspondientes al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025).

   Lo anterior, en cumplimiento de la medida 4 establecida en la Ficha de manejo ambiental PMA-01. Manejo y Control de Ruido.

10. Presentar informes y soportes técnicos semestrales que evidencien la implementación y el cumplimiento del Manual de Abatimiento de Ruido adoptado mediante la Resolución 1915 del 6 de octubre de 2020, correspondientes al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), el cual deberá incluir como mínimo:

    a. Evaluación del cumplimiento de los procedimientos establecidos para todas las cabeceras operativas del Aeropuerto Internacional El Dorado 32R 14L y 14R, con análisis detallado por cabecera.
    b. Resultados de verificación del cumplimiento de los parámetros técnicos definidos en el Manual tales como altura mínima en puntos de control, gradiente mínimo de ascenso, trayectorias efectivamente voladas frente a los procedimientos publicados SID y STAR, uso controlado de la unidad de potencia auxiliar APU y restricciones horarias y espaciales establecidas en el manual.

c. Registro detallado de eventos de incumplimiento de los procedimientos del Manual, especificando la aeronave, el operador, la ruta, el tipo de desviación detectada y la gestión administrativa o técnica adelantada por parte de la AEROCIVIL frente a cada caso.
d. Análisis de tendencias y evaluación de efectividad, comparando los resultados actuales con los datos históricos desde la entrada en vigor del Manual de Abatimiento de Ruido adoptado mediante la Resolución 1915 del 6 de octubre de 2020, de forma que se pueda identificar el grado de mejora, cumplimiento y persistencia de desviaciones.
e. Evidencias complementarias tales como mapas de trayectoria, reportes generados por el sistema CMAA, correlación con las estaciones EMRI y resultados estadísticos que respalden las conclusiones presentadas.
f. Como complemento al análisis anterior, se deberá incluir el registro individualizado de las operaciones identificadas por debajo del umbral mínimo de altitud establecido para el procedimiento de abatimiento de ruido, indicando para cada evento la fecha, hora, matrícula de la aeronave, operador aéreo, altitud registrada en el punto de control, dictamen técnico emitido y acciones operacionales adoptadas.
g. Análisis técnico de correlación entre las quejas ciudadanas asociadas a baja altura de aeronaves y los registros operacionales obtenidos mediante los sistemas de monitoreo, identificando para cada caso la operación aeronáutica asociada, la altitud registrada y la conclusión técnica frente al cumplimiento o incumplimiento del procedimiento.
h. Descripción detallada de las acciones implementadas por la AEROCIVIL para garantizar el cumplimiento del procedimiento de abatimiento de ruido, indicando fecha de implementación, alcance operativo, operadores o aeronaves objeto de seguimiento y resultados verificables derivados de dichas acciones.
i. Análisis estructurado de reincidencias operacionales, identificando aeronaves u operadores con múltiples eventos de incumplimiento del procedimiento de abatimiento de ruido, así como las medidas correctivas implementadas para prevenir la repetición de dichos eventos.

Lo anterior, en cumplimiento de la medida 6 establecida en la Ficha de manejo ambiental PMA-01. Manejo y Control de Ruido.

11. Presentar los informes trimestrales sobre el avance de la implementación de los procedimientos PBN (Performance Based Navigation) / RNAV (Random Navigation) y sus implicaciones en la reducción de niveles de ruido, para el Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025).

    Lo anterior, en cumplimiento de la medida de manejo 7 de la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y Control de Ruido.

12. Presentar informes trimestrales con los resultados de la implementación del protocolo de medición y evaluación del cumplimiento de los niveles de ruido en la operación aérea, acogido mediante la Resolución 1599 del 26 de agosto de 2020 de la Aeronáutica Civil,

para el Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025). Dichos informes deberán estructurarse de manera independiente por trimestre y permitir la evaluación del desempeño del protocolo en periodos definidos, incorporando como mínimo:

a. La presentación de resultados diferenciados por trimestre, evitando la consolidación acumulada de información histórica.
b. El análisis del comportamiento de los eventos que superan el nivel máximo permisible de 94 dB(A) Lmax en cada periodo.
c. La articulación técnica entre los eventos registrados, los dictámenes emitidos y los operadores involucrados, que permita identificar patrones de recurrencia y niveles de contribución.
d. La evaluación técnica de las variaciones observadas, incluyendo su relación con las acciones implementadas para el control del ruido aeronáutico y su efectividad en la reducción de la exposición sonora.

Lo anterior, en cumplimiento de la medida 8 establecida en la Ficha de manejo ambiental PMA-01. Manejo y Control de Ruido.

13. Presentar los informes semestrales sobre las acciones tomadas frente a los incumplimientos de los niveles de ruido, incluyendo el seguimiento técnico y consolidado de los casos en trámite, en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, correspondientes al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025).
Lo anterior, en cumplimiento de la medida 9 establecida en la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y Control de Ruido.

14. Ajustar el informe semestral correspondiente al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), relacionado con los usuarios a quienes se les dieron a conocer las obligaciones en materia de requerimientos acústicos de construcción y áreas de restricción por ruido, en el marco de las solicitudes de conceptos de altura y compatibilidad de uso del suelo evaluadas por la UAEAC, de manera que se consigne de forma detallada y diferenciada, para cada solicitud analizada, como mínimo:

a. Número de radicado y fecha de cada solicitud.
b. Identificación del solicitante y ubicación exacta del predio.
c. Uso de suelo proyectado y compatibilidad técnica determinada en el concepto emitido (positivo o negativo).
d. Fundamentación técnica específica del pronunciamiento, incluyendo los criterios normativos aplicados.
e. Indicación de si, con posterioridad al concepto, se tuvo conocimiento de la expedición de licencias de construcción por parte de las autoridades urbanísticas.

f. Descripción de las acciones de gestión desarrolladas por AEROCIVIL para prevenir la consolidación de desarrollos incompatibles, en coordinación con entidades distritales o municipales.

g. Respuesta emitida por AEROCIVIL a cada solicitud, indicando el número de radicado de salida y la fecha correspondiente.

Lo anterior, en cumplimiento de la medida 10 establecida en la Ficha de manejo ambiental PMA-01 Manejo y Control de Ruido.

15. Presentar para el indicador Eficiencia energética en las operaciones aéreas (EE), en cumplimiento de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 Manejo y Control de la Calidad del Aire, lo siguiente:

    a. Formulación del indicador:

        i. Presentar la fórmula matemática propuesta para el indicador, que permita estimar las emisiones totales de CO_2 equivalente (CO_2eq) derivadas de las actividades aéreas y aeroportuarias.
        ii. Presentar la metodología de cálculo del indicador, incluyendo los parámetros de entrada, fuentes de información, periodicidad de recolección y tratamiento de los datos.
        iii. Presentar los criterios técnicos de consolidación y verificación de la información, que garanticen la trazabilidad y confiabilidad de los resultados reportados.
        iv. Incluir un indicador complementario de intensidad que permita mantener el seguimiento diferenciado de las medidas de eficiencia energética operacional, de forma independiente al volumen total de operaciones.

    b. Aplicación del indicador:

        i. Presentar la aplicación del indicador para el periodo evaluado (ICA 21), con el respectivo soporte técnico y análisis de resultados.

    Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo ambiental PMA-02 Manejo y Control de la Calidad del Aire.

16. Presentar para el Indicador NA en el periodo correspondiente al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), lo siguiente:

    a. Incorporar en el reporte del indicador el análisis de representatividad temporal de la información para cada estación y parámetro monitoreado, conforme a los lineamientos del protocolo de monitoreo de calidad del aire.
    b. Demostrar el cumplimiento del porcentaje mínimo de captura de datos requerido, allegando los soportes documentales correspondientes.

    Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo ambiental PMA-02 Manejo y Control de la Calidad del Aire.

17. Presentar los soportes documentales que evidencien la implementación de las reglas operacionales establecidas durante el periodo correspondiente al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), incluyendo registros, reportes o evidencias de su aplicación, así como los mecanismos de seguimiento y control implementados frente a los operadores aéreos. Entre las acciones a verificar se incluyen, entre otras:

    a. Implementación de aterrizajes verdes (motor al ralentí, Flaps 3).
    b. Uso de valores IFF que permitan mayor eficiencia en el descenso.
    c. Restricción del uso de APU cuando se disponga de fuentes de energía en puerta.
    d. Rodaje de llegada y salida con menos de todos los motores encendidos.
    e. Uso de remolque en plataforma bajo lineamientos de AEROCIVIL.
    f. Aproximaciones limpias con descenso controlado del tren de aterrizaje.
    g. Procedimientos de espera en tierra que minimicen consumo y emisiones.
    h. Aplicación de procedimientos PBN/RNAV por parte de los operadores aéreos.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 1 de la medida 1 de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 “Manejo y Control de Calidad del Aire”.

18. Presentar los soportes documentales que evidencien las actuaciones de seguimiento realizadas por la AEROCIVIL a la reconversión de flota aérea durante el periodo correspondiente al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), incluyendo los mecanismos de control implementados frente a los operadores acogidos al plan.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 2 de la medida 1 de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 “Manejo y Control de Calidad del Aire”.

19. Presentar el análisis consolidado de la evolución temporal de los contaminantes criterio (PM_{10}, $PM_{2.5}$, SO_2, NO_2, O_3 y CO) durante los últimos cinco (5) años, incluyendo el periodo del Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025). Esta evaluación deberá incluir representaciones gráficas alineadas con los tiempos normativos de exposición establecidos en la Resolución 2254 del 1 de noviembre de 2017, análisis estadísticos que permitan identificar tendencias, eventos críticos de contaminación y condiciones que puedan estar incidiendo en los incrementos registrados

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 3 de la medida 1 de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 “Manejo y Control de Calidad del Aire”.

20. Presentar evidencia técnica estructurada que demuestre la determinación de los objetivos de reducción anuales para cada uno de los contaminantes criterio (PM_{10}, $PM_{2.5}$, SO_2, NO_2, O_3 y CO), con base en las proyecciones de modificación de los límites normativos contempladas en la Resolución 2254 de 2017, correspondiente al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), incluyendo la línea base, las metas cuantificadas y los indicadores definidos para su seguimiento.

Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 4 de la medida 1 de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 “Manejo y Control de Calidad del Aire”.

21. Presentar, para el periodo correspondiente al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), un informe técnico consolidado mediante el cual se evidencie la operación continua del Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire Industrial fijo (SVCAI), incluyendo como mínimo:

    a. La trazabilidad completa de las series de datos generadas por estación y contaminante, desde el inicio del periodo evaluado hasta la fecha de corte del seguimiento.
    b. Los porcentajes de disponibilidad de datos por estación y por contaminante, indicando periodos de operación efectiva, vacíos de información y su respectiva justificación técnica.

    c. Los registros de operación del sistema, incluyendo fallas, cambios de equipos y cualquier interrupción en la captura de datos.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 1 de la Medida 2 la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 “Manejo y Control de Calidad del Aire”.

22. Presentar, para el periodo correspondiente del 15 de abril de 2025 al 28 de febrero de 2026, un informe técnico consolidado que evidencie la realización de los monitoreos de calidad del aire para los contaminantes PM_{10}, $PM_{2,5}$, SO_2, NO_2, O_3 y CO en el área de influencia del proyecto, de conformidad con los lineamientos del Protocolo Nacional de Calidad del Aire, el cual deberá incluir como mínimo:

    a. La totalidad de las series de datos generadas durante el periodo evaluado, garantizando su completitud, continuidad y trazabilidad por estación y contaminante.

    b. Los porcentajes de captura y disponibilidad de datos, así como la identificación y justificación de vacíos de información.
    c. La evidencia documental que permita verificar que las actividades de medición, análisis y validación de datos se encuentran amparadas dentro del alcance de acreditación de los laboratorios responsables, conforme a los lineamientos del Protocolo Nacional de Calidad del Aire.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 3 de la Medida 2 de la Ficha PSM-02 Manejo y control de la calidad del aire.

23. Presentar, para el Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), la siguiente información relacionada con las fuentes emisoras propias asociadas a las actividades del Aeropuerto Internacional El Dorado:

a. La relación e identificación de fuentes emisoras propias asociadas a las actividades del Aeropuerto Internacional El Dorado.
b. Los datos básicos de actividad disponibles para cada fuente identificada, tales como consumo estimado de combustibles (tipo y volumen), consumo eléctrico mensual (kWh). Horas de operación, número de ciclos u otros registros equivalentes.
c. La estimación de las emisiones de CO_2 generadas por dichas fuentes, indicando la metodología y factores de emisión utilizados para su cálculo.

Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 4 de la medida 2 de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 Manejo y Control de Calidad del Aire.

24. Presentar los soportes documentales que evidencien el cumplimiento integral para el periodo del Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), en relación con la determinación de la población expuesta a los diferentes niveles de calidad del aire (categorías ICA), con base en los resultados obtenidos en los monitoreos realizados, incluyendo la metodología empleada para estimar la exposición poblacional ,con sus fuentes de información demográfica, supuestos, criterios de análisis y procedimientos aplicados, la relación espacial y/o temporal entre los niveles de concentración de contaminantes y la población ubicada en el área de influencia, los resultados desagregados por zona, estación o área de influencia en función de las categorías del Índice de Calidad del Aire, así como los soportes técnicos que permitan la verificación y trazabilidad de los resultados, tales como bases de datos, análisis geoespacial, modelos aplicados u otros instrumentos técnicos utilizados.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 5 de la medida 2 de la Ficha de Manejo Ambiental PMA-02 Manejo y Control de Calidad del Aire.

25. Presentar el análisis técnico integral de la disponibilidad y trazabilidad de la información del sistema de monitoreo de ruido aeronáutico, correspondiente al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), hasta el 31 de enero de 2026, el cual deberá incluir como mínimo:

    a. La desagregación del porcentaje de adquisición de datos por estación de monitoreo y por periodo de reporte.
    b. La metodología empleada para el cálculo del porcentaje de adquisición de datos.
    c. La identificación detallada de los periodos sin información por estación, indicando las causas asociadas cuando estas sean conocidas.
    d. La descripción de los procesos de validación, almacenamiento y transmisión de la información hacia la ANLA.

    e. La evaluación del impacto de los vacíos de información sobre la representatividad de los resultados de monitoreo.
    f. Las acciones implementadas para garantizar la disponibilidad continua de la información, conforme a lo establecido en la submedida.

Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 1 de la medida 1 de la Ficha PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido.

26. Presentar los soportes documentales que permitan evidenciar el cumplimiento de la submedida 3 para el Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), los cuales deberán incluir como mínimo:

    a. La metodología técnica utilizada para demostrar el cubrimiento de la totalidad del área de influencia, especificando los criterios empleados para su definición, incluyendo la relación entre los radios de influencia reportados, su aplicación dentro del análisis y su correspondencia con la caracterización del impacto acústico en el territorio.
    b. La justificación técnica del radio de cobertura de cada estación, aclarando las inconsistencias identificadas entre los valores reportados (750 m, 2.375 m, 1.500 m y hasta 3 km), indicando su aplicabilidad, equivalencia y sustento metodológico.
    c. El análisis geoespacial reproducible que permita verificar la representatividad de la red de monitoreo en la totalidad del área de influencia, incluyendo la identificación de posibles vacíos de representatividad, la evaluación de zonas por fuera de los corredores principales de vuelo y la validación de la denominada “cobertura combinada” reportada.
    d. La metodología utilizada para el cálculo de los indicadores de disponibilidad o adquisición del sistema reportados en el ICA, incluyendo fórmula, variables, criterios de cálculo y alcance del indicador, especificando su nivel de agregación y su capacidad para reflejar la continuidad del monitoreo en cada estación.
    e. La evaluación de la representatividad acústica de las estaciones, conforme a criterios técnicos y normativos aplicables (incluyendo ISO 1996 e ISO 20906), considerando condiciones de propagación del sonido, entorno, obstáculos y distribución espacial de las fuentes.
    f. La explicación técnica de las variaciones en los radios de cobertura entre estaciones, particularmente en aquellos casos donde se evidencien diferencias significativas sin justificación técnica aparente.
    g. La desagregación de la información de disponibilidad de datos por estación de monitoreo para el periodo evaluado, indicando horas teóricas de medición, horas efectivamente registradas, horas sin información y porcentaje de disponibilidad por estación.
    h. La evidencia de reporte a la ANLA de los eventos de ausencia de información, en los términos establecidos en el subnumeral 3.1.1 del Auto 9680 de 2023, incluyendo los soportes de radicación correspondientes.
    i. Las acciones implementadas o previstas para garantizar la disponibilidad continua, completa y trazable de la información de monitoreo en cada una de las estaciones, incluyendo los soportes documentales que permitan verificar su implementación.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 3 de la medida 1 de la Ficha PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido.

27. Presentar los soportes documentales que permitan evidenciar el cumplimiento de la submedida 5 para el Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), los cuales deberán incluir como mínimo:

    a. La identificación de las estaciones de la red de monitoreo utilizadas durante el periodo evaluado para la identificación de eventos acústicos, su correlación con operaciones aéreas y la evaluación del cumplimiento del nivel máximo permisible de 94 dB(A) Lmax, indicando su correspondencia con las estaciones definidas en el protocolo.
    b. La justificación técnica que sustente la utilización de dichas estaciones dentro del esquema de evaluación, en función de su ubicación respecto a cabeceras de pista, trayectorias de vuelo y su representatividad frente al impacto acústico.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 5 de la medida 1 de la Ficha PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido.

28. Presentar la estrategia técnica implementada por la AEROCIVIL para la atención oportuna y efectiva de las quejas ciudadanas relacionadas con niveles de presión sonora generados por la operación aérea, para el Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), esta información deberá incluir:

    a. Los criterios utilizados para decidir la instalación o no de estaciones móviles de monitoreo ante la recepción de PQRSD.
    b. La justificación técnica, con base en los criterios definidos, de la decisión de no instalar estaciones móviles para cada uno de los casos evaluados, especialmente en sectores sin cobertura directa de la red de monitoreo.
    c. La trazabilidad entre las PQRSD recibidas, su análisis técnico y las decisiones adoptadas en materia de seguimiento ambiental, incluyendo los soportes documentales correspondientes.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 6 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 1 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.

29. Presentar los soportes documentales y la información técnica que permitan evidenciar el cumplimiento para el Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), relacionados con:

    a. La identificación y documentación de la totalidad de los eventos de ausencia de registro de niveles de presión sonora ocurridos durante el periodo evaluado, indicando como mínimo estación, localización, fecha y hora de inicio y finalización de cada evento.
    b. El análisis técnico de las causas asociadas a cada evento de ausencia de información, diferenciando entre fallas de medición, adquisición, almacenamiento o transmisión de datos.

Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 7 de la medida 1 de la Ficha PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido.

30. Presentar los soportes documentales y la información técnica que permitan evidenciar el cumplimiento para el periodo del Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), relacionados con:

    a. La verificación técnica estructurada que relacione, de manera expresa y criterio a criterio, la totalidad de condiciones metodológicas exigidas por la Resolución 0627 de 2006, la ISO 1996 y las recomendaciones aplicables de la OACI, indicando para cada una de ellas el soporte documental que sustenta su implementación durante el periodo evaluado.
    b. Los procedimientos de validación, control de calidad y tratamiento de datos utilizados en el SVCA, indicando su aplicación específica sobre la información reportada en el periodo evaluado, así como los criterios de aceptación, rechazo o depuración de datos.
    c. El sustento técnico de la articulación metodológica entre la Resolución 0627 de 2006, la ISO 1996, la ISO 20906 y los criterios aplicables de la OACI, precisando el alcance de cada estándar y su aplicación dentro del sistema de monitoreo.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 1 de la medida 2 de la Ficha PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido.

31. Presentar los indicadores acústicos exigidos provenientes de la reglamentación vigente, incluyendo el nivel continuo equivalente LAeq, los niveles diferenciados por tráfico aéreo diurno y nocturno, el espectro en tercios de octava entre 12.5 Hz y 20 kHz, los percentiles acústicos (Ln) e índices estadísticos asociados, así como los registros de parámetros acústicos Lbeq, Lceq, Lzeq, Lmax B, Lmax C, Lmax Z, EPNdB, EPNL, PNL, CNEL, PNLTM, PNLM, TALA, LpA Fast, Slow e Impulse, para el Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025).

    Lo anterior, en cumplimiento de las submedidas 5 y 7 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 2 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.

32. Presentar los certificados de calibración de sonómetros y calibradores acústicos correspondientes al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), incluyendo aquellos que, habiendo vencido durante el periodo evaluado, cuenten con certificados de recalibración posteriores que establezcan su trazabilidad, emitidos por laboratorios acreditados por ONAC bajo las normas IEC 61672-1 e IEC 60942. Asimismo, informar las medidas adoptadas ante la operación con certificados vencidos.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 4 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 4 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.

33. Presentar los análisis espectrales mediante Transformación Rápida de Fourier (FFT) realizados en cada uno de los puntos de monitoreo de la red de ruido, correspondientes al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), así como la evidencia técnica y objetiva de la audibilidad de las componentes tonales detectadas, la identificación de posibles asociaciones entre dichas tonalidades y modelos o grupos específicos de aeronaves, y la base técnica que sustenta la aplicación de las correcciones por tonalidad (KT) e impulsividad (KI).

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 2 de la medida 5 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones - Manejo y Control de Ruido.

34. Presentar los soportes documentales correspondientes al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), mediante los cuales se evidencie de manera clara, trazable e integrada la evaluación del indicador de ruido aeronáutico producto de las operaciones aéreas persistentes en cada una de las estaciones de monitoreo del sistema CMAA, los cuales deberán incluir como mínimo:

    a. La metodología aplicada para la evaluación del indicador de ruido aeronáutico en las estaciones de monitoreo, articulada con el esquema de evaluación de ruido ambiental.
    b. La integración del indicador de ruido aeronáutico dentro del análisis por jornadas diurna y nocturna, en coherencia con los lineamientos de la ISO 1996-2.
    c. La desagregación o identificación del aporte del ruido aeronáutico en cada estación de monitoreo, de manera que permita verificar su incidencia directa en los niveles evaluados.
    d. La justificación técnica de las metodologías empleadas (ISO 20906 u otras), indicando su articulación con la evaluación ambiental exigida en la submedida 3.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 3 de la medida 5 de la Ficha PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido.

35. Presentar los soportes documentales correspondientes al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), mediante los cuales se evidencie la argumentación técnica y objetiva de los niveles de ruido aeronáutico en función de la cantidad de operaciones aéreas registradas por el SVCA, incluyendo la relación entre los niveles de presión sonora y la dinámica operacional del aeropuerto.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 4 de la medida 5 de la Ficha PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido.

36. Presentar los soportes documentales que permitan evidenciar, para el Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), el análisis técnico consolidado de resultados en el marco de la aplicación del Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea, que permita evaluar el cumplimiento de los niveles de ruido por parte de los operadores aéreos, incluyendo la integración de los dictámenes técnicos generados, la identificación de

operadores con mayor número de eventos de superación, el análisis de recurrencia, las condiciones operacionales asociadas y la trazabilidad de las acciones adelantadas en el marco del RAC 13.

Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 9 de la medida 5 de la Ficha PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido.

37. Presentar el correspondiente ejercicio de predicción que debió ser reportado en el Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), el cual deberá contemplar, como mínimo, los siguientes aspectos:

    a. La determinación de la capacidad máxima operativa del aeródromo compatible con el mantenimiento de la curva Ldn 65 dB(A) definida mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.
    La presentación del documento de resultados, junto con la descripción de los supuestos, variables, parámetros y demás condiciones técnicas empleadas en la estructuración del modelo representativo de dicha área de influencia.

    Lo anterior en cumplimiento a la submedida 2 de la medida 6 de la Ficha PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido.

38. Presentar los soportes documentales correspondientes al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), mediante los cuales se evidencie la identificación de las fuentes sonoras asociadas a las superaciones de ruido ambiental entre 5 y 10 dB(A) respecto al límite normativo, a partir de análisis espectral y/o grabaciones de audio, indicando la correspondencia entre los eventos registrados, las fuentes identificadas y los resultados del monitoreo.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 1 de la medida 7 de la Ficha PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido.

39. Presentar los soportes documentales correspondientes al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), mediante los cuales se evidencie la implementación, justificación y resultados de las medidas de gestión adoptadas en el marco del RAC 13, derivadas de la identificación de diferencias inferiores a 3 dB(A) entre el ruido ambiental y el ruido aeronáutico, indicando su relación con los eventos registrados y los resultados del monitoreo.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 2 de la medida 7 de la Ficha PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido.

40. Presentar los informes bimensuales requeridos, en los cuales se evidencie el ejercicio de control ambiental a partir de los resultados obtenidos y su evaluación para el periodo del Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025). El informe deberá contener, como mínimo, los siguientes elementos

a. El análisis técnico detallado de los datos de monitoreo de ruido ambiental y aeronáutico, con una correlación explícita con los indicadores técnicos establecidos, tales como: validez de eventos correlacionados con operaciones aéreas, operación continua de las estaciones de monitoreo, porcentaje de captura de datos, número de visitas técnicas realizadas, entre otros que resulten pertinentes.
b. Una sección de evaluación consolidada que integre los resultados obtenidos y los interprete a la luz de los estándares de desempeño definidos para el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA), de modo que se permita valorar de manera objetiva la gestión del ruido aeroportuario durante los periodos evaluados.

Lo anterior, en cumplimiento a la submedida 3 de la Medida 7 – Medidas de Control de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.

41. Presentar los soportes documentales correspondientes al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025) mediante los cuales se consolide en un informe semestral las actividades de verificación, calibración y mantenimiento preventivo y correctivo realizadas al CMAA, incluyendo un análisis que permita evaluar el funcionamiento del sistema en el tiempo.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 4 de la medida 7 de la Ficha PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido.

42. Presentar los soportes documentales correspondientes al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), mediante los cuales se evidencie el cumplimiento integral de los requisitos establecidos en el artículo 21 de la Resolución 0627 de 2006, incluyendo de manera completa y trazable la información relacionada con equipos de medición, certificados de calibración, procedimientos de medición, condiciones meteorológicas y caracterización de fuentes sonoras, de forma que se garantice la verificabilidad técnica de los resultados reportados.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 5 de la medida 7 de la Ficha PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido.

43. Presentar los soportes documentales correspondientes al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), mediante los cuales se evidencie el desarrollo integral de los análisis exigidos, incluyendo el análisis por tipo de ruido mediante evaluación espectral, la cuantificación del aporte de las diferentes fuentes sonoras y el análisis de tendencia del medio acústico en el tiempo, indicando su articulación con los resultados de monitoreo y su trazabilidad dentro de los informes presentados.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 6 de la medida 7 de la Ficha PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido.

44. Presentar los soportes documentales correspondientes al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), mediante los cuales se evidencie el análisis técnico de la efectividad de las medidas de abatimiento de ruido, incluyendo su aplicación conforme al Manual de Atenuación de Ruido del Aeropuerto Internacional El Dorado. Dicho análisis deberá establecer la relación entre los procedimientos operacionales, trayectorias, perfiles de vuelo y gradientes de ascenso y los niveles de ruido aeronáutico registrados en las estaciones de monitoreo, de manera que se permita verificar su incidencia en el control del impacto sonoro.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 8 de la medida 5 y la submedida 7 de la medida 7 de la Ficha PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido.

45. Presentar un análisis de resultados en el que se evidencie el uso del protocolo de medición y evaluación del cumplimiento de niveles de ruido aplicable al Aeropuerto Internacional El Dorado, incluyendo los datos correspondientes al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), con resultados diferenciados por operador aéreo, que permitan establecer de manera técnica y verificable si las operaciones cumplen o no con los niveles de ruido normativos.

    Lo anterior, en cumplimiento de lo exigido en la submedida 8 de la Medida de Seguimiento y Monitoreo 7 de la Ficha PSM-01 Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.

46. Presentar los soportes documentales correspondientes al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), mediante los cuales se evidencie el cumplimiento integral, incluyendo el estudio completo de vibraciones conforme a la Resolución 1728 de 2021, el cual deberá incorporar la caracterización estructural de los predios, la metodología de evaluación de vulnerabilidad, la ejecución del monitoreo en las áreas definidas (Fontibón y Funza), así como el análisis técnico de resultados, las conclusiones y las medidas derivadas.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 11 de la medida 7 de la Ficha PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido.

47. Presentar los soportes documentales correspondientes al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), mediante los cuales se evidencie el uso de los resultados de monitoreo y modelación de ruido como herramienta de gestión ambiental, incluyendo el análisis del indicador LDN, la comparación de contornos de ruido, la evaluación de la efectividad de las medidas de mitigación adoptadas y la implementación de acciones de ajuste derivadas de dichos resultados.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 12 de la medida 7 de la Ficha PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido.

48. Presentar los soportes documentales correspondientes al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), mediante los cuales se evidencie el desarrollo del proceso de socialización de la plataforma web de monitoreo en tiempo real (Aerovision y AmbiensQ), incluyendo actas de reunión, listados de asistencia, material de capacitación, cronogramas de socialización y evidencias de participación del MADS, autoridades ambientales y entidades locales del área de influencia.

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 13 correspondiente de la Ficha PSM-01 Programa de control de emisiones - Manejo y Control de Ruido.

49. Presentar, para el periodo correspondiente al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025) y hasta el 20 de febrero de 2026, los soportes documentales y la información técnica que permitan verificar que los monitoreos de calidad del aire realizados para los contaminantes criterio se encuentran respaldados por laboratorios con acreditación vigente otorgada por el IDEAM, incluyendo como mínimo:

    a. La identificación de los laboratorios responsables de las actividades de medición, análisis y validación de la información, indicando su alcance de acreditación vigente expedido por el IDEAM, específicamente para los métodos, parámetros, equipos y estaciones que conforman la red de monitoreo.
    b. La demostración de la correspondencia entre las actividades técnicas ejecutadas en campo (operación, verificación, calibración y mantenimiento de equipos) y el alcance de acreditación de los laboratorios que respaldan los resultados, incluyendo la descripción del esquema operativo, roles, responsabilidades y mecanismos de control y supervisión.
    c. La trazabilidad completa de las actividades técnicas realizadas sobre los equipos de monitoreo, incluyendo registros de calibraciones, verificaciones (cero, span y multipunto), mantenimiento y control de calidad, debidamente asociados a formatos, procedimientos y sistemas documentales del laboratorio acreditado.
    d. La identificación del personal que ejecuta las actividades técnicas, así como su vinculación formal con los laboratorios acreditados y su participación dentro del sistema de gestión de calidad correspondiente.
    e. La descripción de los procedimientos de aseguramiento y control de calidad implementados, conforme a los lineamientos del Protocolo Nacional de Calidad del Aire y a los sistemas de gestión de los laboratorios acreditados.

    Lo anterior, en cumplimiento de la Submedida 4 de la Medida 1 de la Ficha PSM-02 Manejo y control de la calidad del aire.

50. Presentar la evidencia del cargue efectivo de la información de calidad del aire en la plataforma SISAIRE, correspondiente al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025).

    Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 7 de la medida 1 de la Ficha PSM-02 Manejo y control de la calidad del aire, y en concordancia con lo establecido en los

artículos 4 y 5 de la Resolución 651 del 29 de marzo de 2010, así como en el artículo 25 de la Resolución 2254 de del 1 de noviembre de 2017.

51. Presentar los soportes documentales correspondientes al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), que permitan evidenciar el cumplimiento integral de la obligación asociada a la presentación de informes del Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire (SVCA), en los términos establecidos en la Ficha PSM-02, los cuales deberán incluir como mínimo:

    a. La elaboración de mapas de isoconcentración derivados del análisis de la información de calidad del aire.
    b. La incorporación y análisis de trayectorias de vuelo de aeronaves y perfiles verticales de vuelo, articulados con la evaluación de la calidad del aire.
    c. El análisis de excedencias normativas, incluyendo la estimación del aporte del proyecto a dichas excedencias y su contribución relativa.
    d. La formulación e implementación de estrategias orientadas a la reducción del área de incidencia y afectación, en caso de identificarse contribuciones significativas.

    Lo anterior, en cumplimiento de la medida 2 de la Ficha PSM-02 Manejo y control de la calidad del aire.

52. Presentar los soportes documentales correspondientes al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), que permitan evidenciar el cumplimiento de la obligación asociada al análisis de resultados del SVCAI, en los términos establecidos, los cuales deberán incluir como mínimo:

    a. El análisis que relacione de manera explícita los resultados de calidad del aire con la eficiencia de las medidas de manejo ambiental implementadas en las fuentes generadoras de emisiones asociadas a la operación aeroportuaria.
    b. La evaluación del desempeño de dichas medidas, indicando su efectividad en el control y reducción de contaminantes.
    c. La identificación de ajustes, optimizaciones o mejoras a los sistemas de control de emisiones, derivadas del análisis de los resultados obtenidos.

    Lo anterior, en cumplimiento de la medida 3 de la Ficha PSM-02 Manejo y control de la calidad del aire.

53. Presentar evidencias que documenten la realización y registro semestral de la verificación de la huella de carbono del proyecto para el Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025); esta verificación deberá:

    a. Haber sido realizada con el uso de herramientas reconocidas por la industria (calculadoras ACERT de la ACI, CERT e ISFET de la OACI).
    b. Integrar como insumo la información operativa del Aeropuerto El Dorado proveniente del CMAA y de los reportes mensuales de los operadores aéreos (incluyendo datos de aterrizajes, despegues, consumo de combustible y RKT de los trayectos).

c. Incluir el análisis comparativo de emisiones de CO_2 respecto a la línea base de los años 2015–2016, permitiendo evaluar el avance real del proyecto en términos de reducción de huella de carbono.

Lo anterior, conforme a lo establecido en la Medida 3 de la Ficha PSM-02 “Manejo y control de la calidad del aire” y los criterios establecidos en la Resolución 2254 de 1 de noviembre de 2017 o la norma que la sustituya

54. Presentar, para el periodo correspondiente al Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025), los soportes documentales y la información técnica mediante los cuales se evidencie la identificación y caracterización de las unidades territoriales adicionales, derivadas del incremento en las curvas de ruido, particularmente en la curva de 65 dBA presentada en el MPR_SKBO_2024_09072025.

    Lo anterior, en cumplimiento del numeral cuarto de artículo noveno de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015.

55. Reportar la totalidad de las aeronaves de todo tipo que hayan operado en el Aeropuerto Internacional El Dorado durante el periodo comprendido entre el 15 de abril de 2025 y el 31 de enero de 2026, relacionadas con la cuota de ruido y las restricciones operativas establecidas para la pista sur en el horario comprendido entre las 22:00 y las 23:59 horas, y para las pistas norte y sur en las cabeceras 32R y 32L en el horario comprendido entre las 00:00 y las 04:59 horas.

    La información deberá presentarse de manera detallada y estructurada, incluyendo, como mínimo, los siguientes campos para cada operación:

    a. Fecha y hora de la operación.

    b. Distintivo de llamada (callsign).

    c. Tipo de aeronave y aerolínea operadora.
    d. Pista utilizada, cabecera y dirección de operación (despegue o aterrizaje).

    e. Identificación de las diferencias entre las operaciones efectivamente realizadas, conforme a los registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA), y las operaciones reportadas a esta Autoridad Ambiental por parte de la AEROCIVIL, señalando expresamente los eventos no reportados.

    Lo anterior, en cumplimiento del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificado por el artículo segundo de la Resolución 301 del 01 de febrero de 2022.

56. Reportar las aeronaves de todo tipo que utilizaron el aeropuerto El Dorado como aeropuerto alterno por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad, así como las aeronaves que operaron en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de

emergencia, y vuelos especiales del Ministerio de Defensa, para el periodo del 14 de abril de 2025 al 20 de febrero de 2026.

Lo anterior, en cumplimiento de lo establecido en el parágrafo primero del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

57. Reportar todas las aeronaves de cualquier tipo que hayan utilizado el Aeropuerto Internacional El Dorado entre el 15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026, cuyas operaciones se hayan efectuado de forma diferente a las autorizadas en el acto administrativo mencionado, ya sea por razones meteorológicas o de seguridad operacional.

    Lo anterior, en cumplimiento al parágrafo segundo del artículo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

58. Incluir en el documento Metodología de Modelación de ruido del recinto de prueba de Motores una memoria técnica en la que se sustente técnicamente el tipo de incertidumbre considerado y se describa de manera diferenciada la incertidumbre asociada a la modelación de ruido y a la medición de ruido, incluyendo las variables, métodos y elementos que generan sensibilidad sobre este valor.

    Lo anterior, en cumplimiento del subnumeral 2.1.1 del subnumeral 2.1 del numeral 2 de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificada por el artículo tercero de la Resolución 301 del 1 de febrero de 2022.

59. Presentar los soportes documentales y los sustentos técnicos relacionados con la operación del tráfico aéreo en tierra, asociados al modelo de recinto de prueba de motores, considerando las siguientes precisiones:

    a. Sustentar técnicamente que la bitácora de operaciones aéreas correspondiente al período 2019–2020 sea representativa frente a las operaciones realizadas durante 2024–2025, determinando sí existen cambios respecto del escenario crítico definido en la metodología de modelación.
    b. A partir del análisis de la bitácora de operaciones y del escenario crítico definido, establecer la capacidad máxima operativa del recinto de prueba de motores, en cumplimiento de los límites propuestos y del área de influencia declarada por esta Autoridad mediante Resolución 1728 del 4 de octubre del 2021

    Lo anterior en cumplimiento de literal c del numeral 2 del artículo segundo de la Resolución 3111 del 19 de diciembre de 2022.

60. Presentar la actualización del modelo de propagación de ruido del Aeropuerto Internacional El Dorado para el indicador LDN 65 dB(A) correspondiente al segundo semestre de 2024 (1 de julio al 31 de diciembre de 2024), y el primer semestre de 2025 (1 de enero al 30 de junio de 2025), no presentado durante el periodo objeto de seguimiento

Así mismo, deberá garantizar que las futuras actualizaciones del modelo se presenten con la periodicidad semestral establecida en el artículo primero de la Resolución 3094 del 27 de diciembre de 2023, dentro de los términos del Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA correspondiente a cada periodo.

Lo anterior en cumplimiento del numeral 1 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificado por el artículo primero de la Resolución 3094 del 27 de diciembre de 2023,

61. Presentar para el Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero a 30 de junio de 2025) y hasta el 13 de febrero de 2026, los soportes documentales que permitan evidenciar la radicación de las mediciones validadas de calidad de aire del Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire Industrial – SVCAI ante esta Autoridad, a través del Portal de Recepción de Información – AGIL, módulo atmosférico, conforme a los formatos, estructura y campos definidos por la ANLA. Así mismo, deberá allegar evidencia del cargue efectivo de la información en el citado portal, incluyendo los soportes que acrediten la transmisión completa de los datos para el periodo requerido.

    Lo anterior, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 11 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre 2021 y la Resolución 3735 del 29 de diciembre de 2025.

62. Presentar la actualización de las unidades territoriales menores de la ciudad de Bogotá, que hacen parte del área de influencia establecida para el medio abiótico (curva de 65dBA) y el medio socioeconómico mediante el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, esto en el marco del orden, planeamiento y gestión territorial adoptado por el Plan de Ordenamiento Territorial – POT definido por el Decreto 555 del 29 de diciembre de 2021y actualmente vigente, para lo cual deberá entregar la respectiva información geográfica y cartográfica de acuerdo con dispuesto por la Resolución 2182 del 23 de diciembre de 2016 “*Por la cual se modifica y consolida el Modelo de Almacenamiento Geográfico contenido en la Metodología General para la presentación de Estudios Ambientales y en el Manual de Seguimiento Ambiental de Proyectos”.*

    Lo anterior, en cumplimiento de los numerales 1 y 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

63. Presentar la siguiente información correspondiente al periodo del ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025), en atención a la ficha de manejo PMA-PGS-01 Sensibilización, la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS 01 Gestión Socioeconómica y los artículos sexto y octavo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021:

    a. Medida de manejo “Actividades de Educación”:

        i. Soportes documentales que den cuenta de la implementación de actividades de educación dirigidas a grupos de valor del área de influencia

correspondiente al municipio de Funza (veredas El Hato, La Isla, Florida y Cacique).

ii. Soportes documentales que den cuenta de la implementación de mecanismos de evaluación respecto de las actividades de educación ejecutadas, así como el análisis de sus resultados.

b. Soportes documentales que den cuenta de la implementación de mecanismos de evaluación respecto de las actividades de sensibilización ejecutadas, así como el análisis de sus resultados según lo exige la medida de manejo “Actividades de Sensibilización”.

c. Diligenciamiento de los siguientes indicadores de cumplimiento:

i. Para el área de influencia (veredas El Hato, La Isla, Florida y Cacique) correspondiente al Municipio de Funza:

ED = No de encuentros educativos realizados semestralmente/No de encuentros educativos programados semestralmente*100

ii. Mecanismos de evaluación para las medidas “Actividades de Educación” y “Actividades de Sensibilización”:

1. ENC = No. de encuestas de evaluación realizadas sobre encuentros educativos semestral/No de encuentros educativos programados semestral*100
2. ENC = No. de encuestas de evaluación realizadas sobre encuentros de sensibilización semestral/No de encuentros de sensibilización programados semestral*100

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 4 del artículo tercero y artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

64. Presentar la siguiente información:

a. En atención a la medida de manejo “Página web de la AEROCIVIL”:

i. Informar el procedimiento definido para que los peticionarios puedan realizar seguimiento a sus PQRS a través del aplicativo AMBIENSQ y la estrategia utilizada para su divulgación.

ii. Soportes documentales que den cuenta de la actualización de la plataforma AMBIENSQ en el sentido de hacer el cargue de los soportes documentales pendientes que permitan conocer la trazabilidad de atención de las siguientes PQRSD registradas en el aplicativo virtual para el periodo del presente seguimiento (15 de abril de 2025 y el 20 de febrero de 2026):

No	Nombre del Peticionario	Fecha de Llegada

1	Peticionario Anónimo	22 de abril de 2025
2	Heliodoro Fierro Méndez	20 de mayo de 2025
3	Peticionario Anónimo	- 6 de octubre de 2025

iii. Soportes documentales sobre el cargue de las siguientes PQRSD con sus respectivas evidencias de trazabilidad y atención en el aplicativo AMBIENSQ y que fueron trasladadas por la ANLA a la AEROCIVIL durante el periodo del presente seguimiento ambiental el cual comprende del 15 de abril de 2025 al 20 de febrero de 2026:

No	Nombre del Peticionario	Radicado de traslado
1	Sindy Romero Triana	20254000261271 del 6 de abril de 2025
2	Peticionario Anónimo	
3	Peticionario Anónimo	
4	Peticionario Anónimo	
5	Peticionario Anónimo	
6	Peticionario Anónimo	
7	German Andrés Montes Rojas	20254000413531 del 11 de junio de 2025
8	Peticionario Anónimo	
9	Claudia Almanza	20252300465121 del 27 de junio de 2025
		20254000471171 del 1 de junio de 2025
10	Claudia Almanza	20254100597851 del 11 de agosto de 2025
11	Naime Zaben	20254100712091 del 9 de septiembre de 2025
12	Secretaría Distrital de Ambiente SDA	20254100712101 del 9 de septiembre de 2025
13	Peticionario Anónimo	20254100804931 del 30 de septiembre de 2025
14	Peticionario Anónimo	20254101161931 del 31 de diciembre de 2025

b. Soportes documentales y/o virtuales (registros fotográficos, enlaces y/o links, entre otros) que den cuenta de la publicación en la página web de la AEROCIVIL del ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) presentado por la AEROCIVIL a la ANLA a través de la comunicación con radicados ANLA 20256201197132 y 20256201200752 de 30 de septiembre de 2025, esto en atención a la medida “Publicación de Informes de Cumplimiento Ambiental – ICA”.

c. Para la medida “Entrega de Boletines Ambientales”:

i. Soportes documentales (registros de entrega, fotográficos, actas, entre otros) que den cuenta de la distribución de boletines ambientales durante el periodo del ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025) en las unidades territoriales del área de influencia del proyecto para el medio socioeconómico correspondientes a las Localidades de Engativá y Fontibón, esto de acuerdo con lo definido en la medida de manejo en cuanto a entrega a cada Junta de Acción Comunal - JAC, autoridades, consejo de administración de propiedades horizontales, miembros de mesas

aeroportuarias, presidentes de ASOJUNTAS y envío vía WhatsApp y correo electrónico a comunidad en general del área de influencia del proyecto.

ii. Ejemplar del boletín ambiental distribuido en el área de influencia del proyecto durante el periodo del ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025), así como slide de la página web de la AEROCIVIL en donde esta pieza divulgativa fue publicada.

iii. Diligenciamiento del indicador de cumplimiento BO= Número de boletines entregados/Número de boletines proyectados *100, teniendo en cuenta la cobertura de la distribución del Boletín Ambiental durante el periodo del ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025) en las unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del proyecto para las Localidades de Engativá y Fontibón y definidas en el numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 en lo correspondiente al medio socioeconómico.

d. En atención a la medida “Convocatorias a Reuniones de Avance”:

i. Soportes documentales físicos y/o virtuales que den cuenta de las convocatorias dirigidas a autoridades de las Localidades de Engativá y Fontibón y diferentes grupos de valor de unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del Municipio de Funza (excepto la Alcaldía Municipal de Funza), para participar en reuniones informativas de avance programadas para el segundo trimestre (abril – junio) del año 2025 y que hace parte del periodo del ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025).

ii. Soportes documentales físicos y/o virtuales, sobre las convocatorias realizadas y dirigidas a los diferentes grupos de valor de unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del proyecto, para participar en reuniones informativas de avance programadas para el primer trimestre (enero - marzo) del año 2025 y que hace parte del periodo del ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025).

e. En atención a la medida “Reuniones Informativas de Avance”:

i. Soportes documentales (actas, registros de asistencia y fotográficos, entre otros) que den cuenta del desarrollo de reuniones informativas de avance (con énfasis en las temáticas que trata la medida de manejo) dirigidas a los diferentes grupos de valor de unidades territoriales del área de influencia del proyecto que hacen parte de las Localidades de Engativá y Fontibón, durante el primer trimestre (enero – marzo) del año 2025.

ii. Soportes documentales (actas, registros de asistencia y fotográficos, entre otros) que den cuenta del desarrollo de reuniones informativas de avance (haciendo énfasis en las temáticas que trata la medida de manejo) con frecuencia trimestral durante el periodo del ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025), dirigidas a los diferentes grupos de valor de unidades territoriales del área de influencia del proyecto que hacen parte del Municipio de Funza.

iii. Diligenciamiento del indicador de cumplimiento EI= Encuentro informativo ejecutado/Encuentro informativo proyectado *100 para el periodo del ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025) en el cual se incluya la ejecución de reuniones de avance con frecuencia trimestral en las unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del proyecto definida en el numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 para el medio socioeconómico.

iv. Aclarar el origen de los datos cuantitativos incluidos en el indicador de cumplimiento M= No de entidades y organizaciones presentes en el registro de contactos/No de actores que manifiesten satisfacción de los espacios de información ofrecido, reportado en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025), así como presentar los soportes documentales que respalden su resultado.

f. En atención a la medida de manejo “Sondeo de Opinión”:

i. Incluir en el instrumento de recolección de información tipo encuesta la población a quien se dirige.

ii. Complementar y ajustar el documento “Informe Resultados Encuesta de Satisfacción PGS-2” de julio de 2025, presentado por la AEROCIVIL en ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025), con la inclusión de la siguiente información, sin limitarse a ella:

1. Objetivo
2. Alcance
3. Tipo de población participante en la actividad de sondeo de opinión y su representación en el área de influencia definida para el proyecto, teniendo en cuenta que la actividad debe desarrollarse con las autoridades que usualmente son informadas
4. Universo o muestra de población determinada para llevar a cabo la actividad de sondeo de opinión
5. Temporalidad y espacios en los cuales fueron realizadas las acciones de sondeo de opinión
6. Tipología del instrumento de recolección de información (estructurado o no estructurado)
7. Metodología utilizada para la recolección de información
8. Metodología utilizada para el procesamiento, análisis e interpretación de información recolectada
9. Conclusiones de orden cuantitativo y cualitativo producto de los resultados arrojados por el procesamiento, análisis e interpretación de la información que indiquen la necesidad o no de hacer ajustes o modificaciones en las estrategias empleadas por la AEROCIVIL para mantener los canales de comunicación y suministro de información que dirige a las comunidades y entidades del área de influencia del proyecto, de manera clara y oportuna.

iii. Soportes documentales que sustenten el diligenciamiento del indicador de cumplimiento S= No de sondeos realizados/No de sondeos proyectados*100, presentado en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) y que deben corresponder con el desarrollo de sondeo de opinión dirigido a las autoridades que usualmente son informadas.

g. En atención a la medida de manejo "Recepción y Atención de PQRS":

i. Presentar la categorización consolidada, completa y organizada de las 82 PQRSD recepcionadas durante el periodo del ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025), la cual debe contener como mínimo la fecha de recepción de la PQRSD, nombre del peticionario, temática y lugar de origen de la PQRSD.

ii. Presentar los soportes documentales que den cuenta de la atención y respuesta brindadas a las 26 PQRSD faltantes de evidencia documental y reportadas en el ICA 21 (periodo entre el 1 de enero al 30 junio de 2025).

iii. Soportes documentales de atención y respuesta (soporte de recepción de la PQRSD, registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros) brindada a las siguientes PQRSD recepcionadas por la AEROCIVIL durante el periodo del ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025):

No	Nombre del Peticionario	Fecha de ingreso
1	Fernando Guzmán Vanegas (Radicado de oficio de traslado ANLA 20254000097691 del 19 de febrero de 2025)	19 de febrero de 2025
2	Martha Cecilia Cadena (Radicado de oficio de traslado ANLA 20254000132061 del 4 de marzo de 2025	4 de marzo de 2025
3	Claudia Almanza (Radicado de oficio de traslado ANLA 20254000132061 del 5 de marzo de 2025	4 de marzo de 2025
4	Anónimo (Radicado de oficio de traslado ANLA 20254000132061 del 4 de marzo de 2025)	4 de marzo de 2025
5	Estella Hernández – presidenta de la Junta de Acción Comunal del sector de Tienda nueva en el municipio de Funza	23 de abril de 2025
6	Israel Rodiguez	5 de junio de 2025
7	Marina Sandoval	27 de junio de 2025

iv. Dar alcance a la atención de las siguientes PQRSD (incluir los análisis técnicos a que haya lugar según sea el caso) que fueron recepcionadas por la AEROCIVIL durante el periodo del ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025), así como presentar los soportes documentales correspondientes:

No	Nombre de peticionario	Fecha de ingreso
1	María Clara Correal Pachón	5 de enero de 2025
2	Jorge Arturo Quiñones	14 de febrero de 2025

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

3	Peticionario Anónimo (Radicado AEROCIVIL 2025190010019266 id 1609617)	15 de febrero de 2025
4	Peticionario Anónimo (Radicado AEROCIVIL 2025190010019342 id 1609695)	16 de febrero de 2025
5	Iván Gómez Muñoz	25 de febrero de 2025
6	Wilson Cruz	1 de marzo de 2025
7	Carlos Andrés Triana	4 de marzo de 2025
8	Cristian Chavarría	13 de marzo de 2025
9	Daniel Reyes	30 de marzo de 2025
10	Marina Sandoval (PQRSD verbal recibida en recorrido a buzones de PQRSD en el municipio de Funza)	31 de marzo de 2025
11	Peticionario Anónimo (Radicado AEROCIVIL 2025190010044175 id 1653970)	11 de abril de 2025
12	Peticionario Anónimo (Radicado AEROCIVIL 2025190010058799 Id: 1944409)	1

v. Presentar el diligenciamiento y análisis de los siguientes indicadores de efectividad y cumplimiento de acuerdo con la recepción, gestión y atención de PQRSD durante el periodo del ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025):

1. PQRSD= Número de PQRS de las comunidades atendidas semestral / Número de PQRS de la comunidad recepcionadas semestral *100
2. Vb= No de quejas verbales atendidas / No de quejas verbales presentadas*100
3. AT= Número de PQRS recepcionadas asociadas a ruido, frecuencias y altura de vuelo, vibraciones, horarios de operación, procedimientos PBN y trayectorias aéreas / Número de PQRS atendidas con análisis técnico *100

vi. Soportes documentales (soportes o registros fotográficos o imágenes del correo electrónico enviado al peticionario con la respuesta, copia de la comunicación con firma de recibido del peticionario, soporte de envío mediante correo certificado, entre otros) de la atención y respuesta a las siguientes PQRSD manifestadas por habitantes del barrio Fuente del Dorado de la Localidad de Fontibón, durante espacio de encuentro e

interacción con el Comité Comunitario Aeroportuario – CCA desarrollado el día 20 de febrero de 2026, en el marco de la visita de seguimiento ambiental efectuada al proyecto por la ANLA:

1. PQRSD a nombre del señor Israel Rodríguez, quien solicita el desarrollo de mesas de trabajo por parte de la AEROCIVIL con representantes de las localidades de Engativá, Fontibón y el municipio de Funza y autoridades ambientales para tratar temas relevantes frente al impacto por ruido aeronáutico generado por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado y presunta excedencia en niveles de ruido aeronáutico debido alta frecuencia de operación aérea.
2. PQRSD a nombre de la señora Derly Rodríguez quien solicita el desarrollo de mesas de trabajo por parte de la AEROCIVIL para tratar temas asociados a los impactos por ruido aeronáutico generados por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Lo anterior, en cumplimiento de la ficha de manejo PMA - PGS02 Información y Comunicación, la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS 01 Gestión Socioeconómica y los artículos sexto y octavo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

65. Presentar la siguiente información:

a. En atención a la medida “Capacitaciones a entidades y Juntas de Acción Comunal – JAC”:

i. Para la Localidad de Engativá:

1. Soportes documentales que den cuenta del desarrollo de las siguientes actividades programadas para el primer semestre del año de 2025 en espacio de articulación sostenido entre la AEROCIVIL y el Jardín Botánico el día 18 de marzo de 2025:

- Charla “Conservación de la Biodiversidad”
- Visita al Jardín Botánico
- Charla “Problemáticas y sensibilización de residuos sólidos en humedales”
- Capacitación básica para iniciar una huerta urbana
- Recorrido por humedales y recolección de residuos

ii. Para la Localidad de Fontibón:

1. Soportes documentales que den cuenta del desarrollo de las siguientes actividades programadas para los meses de marzo, abril, mayo y junio de 2025 en espacio de articulación sostenido entre la

AEROCIVIL y la Secretaría de Integración Social el día 13 de marzo de 2025:

- Visita humedal Capellanía
- Actividad lúdica sobre estructura ecológica primaria
- Encuentro Maloka – Ritual al agua
- Visita museo aeroespacial
- Visita parque Jaime Duque – Importancia Recursos Hídricos

2. Soportes documentales que den cuenta del desarrollo de talleres programados de manera conjunta con el Jardín Botánico de Bogotá, los días 13 de mayo y 13 de junio de 2025 con población estudiantil de la Institución Educativa Internacional, según lo mencionado en acta fechada el 19 de marzo de 2025.

iii. Para el Municipio de Funza:

1. Soportes documentales que den cuenta del desarrollo de capacitaciones dirigidas a entidades y Juntas de Acción Comunal de unidades territoriales que hacen parte del área de influencia del municipio de Funza (veredas La Isla, Cacique, Florida y Hato Casa Blanca) durante el periodo del ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025).

b. En atención a la medida “Mecanismo de Evaluación”:

i. Incluir en el instrumento de recolección de información tipo encuesta la población a quien se dirige.
ii. Complementar y ajustar el documento “Informe Resultados Encuesta de Satisfacción PGS-3” de julio de 2025, presentado por la AEROCIVIL en ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025), con la inclusión de la siguiente información, sin limitarse a ella:

1. Objetivo
2. Alcance
3. Tipo de población participante en la actividad de sondeo de opinión y su representación en el área de influencia definida para el proyecto, teniendo en cuenta que la actividad debe desarrollarse con las autoridades que usualmente son informadas
4. Universo o muestra de población determinada para llevar a cabo la actividad de sondeo de opinión
5. Temporalidad y espacios en los cuales fueron realizadas las acciones de sondeo de opinión
6. Tipología del instrumento de recolección de información (estructurado o no estructurado)
7. Metodología utilizada para la recolección de información

8. Metodología utilizada para el procesamiento, análisis e interpretación de información recolectada
9. Conclusiones de orden cuantitativo y cualitativo producto de los resultados arrojados por el procesamiento, análisis e interpretación de la información que indiquen el grado de satisfacción, claridad, eficacia y aprendizaje obtenido por los participantes en los diferentes espacios desarrollados para cada una de las medidas que componente esta ficha de manejo.

Lo anterior, en cumplimiento de la ficha de manejo PMA - PGS03 Apoyo en cogestión interinstitucional y comunal, la ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS 01 Gestión Socioeconómica y los artículos sexto y octavo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

66. Presentar la siguiente información:

    a. Soportes documentales que demuestren la aplicación de evaluaciones de comprensión sobre los temas abordados durante las capacitaciones reportadas en el ICA 21 (periodo 1 de enero al 30 de junio de 2025) y que fueron desarrolladas por los comodatarios Armada Nacional, CATAM, CNA, DIRAN y SATENA.

    b. Justificar los valores cuantitativos reportados en el indicador de cumplimiento Ev=No de evaluaciones realizadas a los participantes/No de trabajadores vinculados al proyecto*100 e incluidos en el Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025).

    Lo anterior, en cumplimiento de la ficha de manejo PMA - PGS-04 Educación y capacitación ambiental al personal vinculado a la operación del proyecto, Ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS 01 Gestión Socioeconómica y los artículos sexto y octavo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

67. Presentar para el periodo del Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA 21 (1 de enero al 30 de junio de 2025), el diligenciamiento completo de los siguientes indicadores de cumplimiento y efectividad, de acuerdo con el avance real del estudio sobre la posible influencia del ruido aeronáutico de la nueva condición de operación en la productividad de la actividad ganadera del área rural del municipio de Funza:

    a. SI= Número de socializaciones realizadas/Número de socializaciones programadas*100

    b. EF=% ejecución del estudio

    Lo anterior, en cumplimiento de la Ficha de manejo PMA-06-B Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza y ficha de seguimiento y monitoreo PSM-PGS-02 Manejo de impactos sobre actividades agropecuarias en la zona rural del municipio de Funza

68. Presentar la siguiente información:

    a. Indicar para la UPZ 31 Santa Cecilia de la Localidad de Engativá, si el barrio Normandía al cual hace referencia el documento “Informe de caracterización fichas barriales Localidades de Engativá y Fontibón” de octubre de 2025, corresponde a la misma unidad territorial identificada como “SC Normandía” que hace parte del área de influencia definida para el medio socioeconómico del proyecto a través del numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

    b. Indicar si la caracterización socioeconómica del barrio Capellanía en la UPZ 114 Modelia a que hace referencia el documento “Informe de caracterización fichas barriales Localidades de Engativá y Fontibón” de octubre de 2025, incluye los conjuntos residenciales de esa unidad territorial que no fueron informados por la AEROCIVIL, según lo establecido en el numeral 4 del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

    c. Justificación de la inclusión de información sobre caracterización socioeconómica de las siguientes unidades territoriales que no hacen parte del área de influencia definida para el medio socioeconómico del proyecto:

        i. Localidad de Engativá

            1. UPZ 26 Las Ferias: Barrios Bosque Popular, La Estrada y La Estradita
            2. UPZ 30 Boyacá Real: Barrio Santa María

        ii. Localidad de Fontibón

            1. UPZ 114 Modelia: Barrios Fuente del Dorado y Ciudad Modelia

    Lo anterior, en cumplimiento del numeral 3 del artículo décimo segundo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021

69. Presentar para el primer semestre de 2025 los soportes de la realización las divulgaciones y capacitaciones del Plan de Contingencia, donde se involucre a las entidades territoriales del Sistema Nacional de Gestión de Riesgos de Desastres – SNGRD y a las comunidades de las áreas de posible afectación, acorde con lo estipulado en el artículo 2.3.1.5.2.5.1. del Decreto 1081 del 2015 adicionados por el Decreto 2157 del 20 de diciembre de 2017.

    Lo anterior, en cumplimiento del Plan de Contingencias y del numeral 8 del artículo decimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

70. Aclarar si la contingencia por derrame de fluido hidráulico ocurrida el 24 de abril de 2025 afectó recursos naturales, o si la afectación se limitó exclusivamente a la superficie pavimentada, en caso de confirmarse afectación a recursos naturales asociados a áreas

aledañas a las placas de concreto y asfalto, presentar a través de la Ventanilla Integral de Trámites Ambientales en Línea – VITAL, el Formato Único de Contingencias Ambientales – FUC diligenciado, con la información correspondiente al evento.

Lo anterior en cumplimiento del numeral 10 del artículo décimo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

71. Presentar el reporte de internalización correspondiente al ICA 21 (primer semestre de 2025) para los impactos: alteración de las características fisicoquímicas del agua superficial y subterránea, Alteración de la calidad del aire por gases contaminantes (CO2, CO, SOx, NOx) y Alteración de la calidad del aire por material particulado (PM10 y PM2.5), teniendo en cuenta:

    a. Indicador
    b. Valor del indicador en línea base.
    c. Cuantificación del cambio ambiental.
    d. Medida de manejo seleccionada.
    e. Indicador de efectividad
    f. Resultado esperado del indicador con la medida.
    g. Costos de transacción, operación y de personal.
    h. Valor total de la medida de manejo.
    i. Porcentaje de cumplimiento del resultado.

En caso de no lograr demostrar la efectividad del proceso de internalización para los impactos mencionados, deberán ser sometidos a valoración económica e incluidos en el flujo económico del proyecto.

Lo anterior, en cumplimiento del numeral 1 del artículo décimo primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

ARTÍCULO TERCERO. Requerir a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, para que **en un término máximo de dos (2) meses**, un diagnóstico técnico integral del comportamiento del área de influencia (AI) y las correspondientes medidas técnicas, operacionales y/o de gestión para su manejo, de conformidad con los siguientes componentes:

1. Elaborar un diagnóstico técnico integral, actualizado y verificable del comportamiento del área de influencia (AI), delimitada por la curva de 65 dBA LDN definida en el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, el cual deberá:

    a. Basarse, como mínimo, en las condiciones operacionales reportadas en los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA) 19, 20 y 21.
    b. Incorporar la información más reciente disponible sobre la operación aérea correspondiente al año 2026.
    c. Incluir la caracterización del comportamiento histórico y actual del área de influencia.

d. Identificar, cuantificar y analizar las variaciones, desviaciones o eventuales expansiones del AI.
e. Analizar las causas de dichas variaciones, considerando, entre otros, el tipo y composición de la flota aérea, trayectorias y procedimientos de vuelo, número y distribución de operaciones, así como demás factores operacionales y ambientales relevantes.
f. Evaluar tendencias y escenarios prospectivos del AI bajo distintas condiciones operativas.

2. Con base en los resultados del diagnóstico, el titular deberá formular, adoptar y documentar medidas técnicas, operacionales y/o de gestión orientadas a:

   a. Garantizar que el área de influencia (AI) se mantenga dentro del polígono autorizado definido en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.
   b. Prevenir cualquier incremento, expansión o desplazamiento del AI por fuera de dicho polígono.

3. Las medidas deberán como mínimo:

   a. Estar estructuradas en el marco de los cuatro pilares del enfoque equilibrado de ruido de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
   b. Ser proporcionales, verificables, medibles y orientadas a resultados.
   c. Incluir indicadores de eficacia que permitan verificar el cumplimiento de los objetivos definidos.
   d. Contar con un cronograma detallado de implementación.
   e. Incluir priorización y justificación técnica, indicando su nivel esperado de eficacia, con base en los resultados del diagnóstico.
   f. Considerar lo analizado en el marco del seguimiento ambiental consignado en el Acta 509 del 12 de agosto de 2025, sustentado en el Concepto Técnico 6082 del 4 de agosto de 2025, en particular lo relacionado con el requerimiento 147, en lo que resulte aplicable a la formulación de las medidas.

Lo anterior, en cumplimiento de la submedida 1 de la medida 6 y de la submedida 12 de la medida 7 de la Ficha PSM-01 – Programa de Control de Emisiones – Manejo y Control de Ruido.

PARÁGRAFO PRIMERO: En caso de que no se evidencie la efectividad de las medidas adoptadas, o que del diagnóstico se concluya la persistencia de la superación del área de influencia por fuera de los límites establecidos, el titular deberá adelantar el trámite de modificación de la licencia ambiental, conforme a la normativa vigente.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Lo anterior se establece sin perjuicio de la obligación permanente del titular de garantizar el cumplimiento de los niveles máximos permisibles de ruido, evitando la generación de afectaciones en áreas ubicadas por fuera del polígono autorizado. En ningún caso la formulación de las medidas aquí requeridas constituye autorización, permiso o

habilitación para la permanencia, ampliación o tolerancia de afectaciones por ruido por fuera del área de influencia definida en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

ARTÍCULO CUARTO. Requerir a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, para que presente dentro de cada informe ICA semestral mientras dure la ejecución de obra, la siguiente información en relacionada con los radicados ANLA 20256200898332 y ANLA 20256200898482 de 31 de julio de 2025 (cambio menor rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje kilo y november) y las Fichas de manejo ambiental PMA – 03 Manejo de residuos y PMA -06 Manejo de materiales y sobrantes de construcción:

1. Cuantificación semestral de material de fresado generado en las actividades de rehabilitación y/o mejoramiento, así como evolución de la capacidad del acopio de los puntos autorizados.

2. Cronograma semestral de actividades de mantenimiento de pistas y calles de rodaje que incluya para el fresado: cantidades generadas, acopio efectuado, retiro y/o reuso del material fresado acopiado.

3. Puntos de acopio de material de fresado, capacidad y medidas de manejo a implementar.

4. Actividades y puntos de disposición final y/o tratamiento del material de fresado acopiado temporalmente durante las actividades de rehabilitación y/o mejoramiento.

ARTÍCULO QUINTO. Declarar que UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, ha dado cumplimiento a las siguientes obligaciones a las cuales no se continuará efectuando seguimiento, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo:

1. Auto 3072 de 1 de octubre de 2012:

   a. Numeral 7 del artículo primero.

2. Auto 1678 del 19 de abril de 2018:

   a. Literal c del numeral 1 del artículo segundo.

3. Auto 6789 del 28 de agosto de 2019:

   a. Subnumeral 11.3 del numeral 11 del artículo primero.

4. Auto 620 del 15 de febrero de 2021:

   a. Numeral 76 del artículo primero.

5. Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021:

a. Subnumeral 18.7 del numeral 18 del artículo séptimo.
b. Subnumeral 1.3 del numeral 1 del artículo noveno.
c. Subnumeral 9.5 del numeral 9 del artículo noveno.
d. Subnumeral 11.2 del numeral 11 del artículo noveno.
e. Subnumeral 11.4 del numeral 11 del artículo noveno.
f. Subnumeral 11.6 del numeral 11 del artículo noveno.
g. Subnumeral 11.7 del numeral 11 del artículo noveno.

5. Acta 473 del 5 de octubre de 2021:

a. Requerimiento 37.
b. Numeral 1 del requerimiento 73.
c. Literal a y c del numeral 2 del requerimiento 73.
d. Literal a, b, c, d y e del numeral 3 requerimiento 73.

6. Acta 562 del 31 de agosto de 2022:

a. Requerimiento 7.
b. Literal a de requerimiento 25.
c. Ordinales i y iii del literal b del requerimiento 25.
d. Ordinales i, ii, iii, iv, v del literal c del requerimiento 25.
e. Requerimiento 59.
f. Requerimiento 62.

7. Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022:

a. Literal c del numeral 1 del artículo segundo.

8. Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023:

a. Literal e del subnumeral 2.8 del numeral 2 del artículo primero.
b. Subnumeral 1.1 del numeral 1 del artículo tercero.
c. Numeral 1 del artículo séptimo.
d. Numeral 2 del artículo séptimo.
e. Subnumeral 1.3 del numeral 1 del artículo octavo.

9. Acta 888 del 6 de diciembre de 2023:

a. Requerimiento 7.
b. Requerimiento 15.
c. Requerimiento 16.
d. Requerimiento 17.
e. Requerimiento 18.
f. Numeral 6 del requerimiento 22.
g. Requerimiento 41.

h. Requerimiento 44.
i. Numeral 1 del requerimiento 51.
j. Numeral 2 del requerimiento 51.
k. Requerimiento 62.
l. Requerimiento 67.

10. Resolución 3094 del 27 de diciembre de 2023:

a. Numerales 1 y 2 del artículo cuarto.

11. Auto 5532 del 18 de julio de 2024:

a. Literal a del numeral 1 del artículo primero.
b. Literal a del numeral 2 del artículo primero.
c. Literal b del numeral 2 del artículo segundo.

12. Acta 550 del 5 de agosto de 2024:

a. Requerimiento 5.
b. Requerimiento 12.
c. Requerimiento 13.
d. Requerimiento 14.
e. Requerimiento 15.
f. Numeral 6 del requerimiento 29.
g. Requerimiento 33.
h. Requerimiento 34.
i. Numeral 2 del requerimiento 37.
j. Requerimiento 41.
k. Numeral 5 del requerimiento 47.
l. Requerimiento 49.
m. Requerimiento 50.
n. Numeral 1 del requerimiento 61.
o. Numeral 2 del requerimiento 61.
p. Numerales 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9 del requerimiento 62.
q. Numeral 2 del requerimiento 69.
r. Numeral 1 del requerimiento 70.
s. Numeral 3 del requerimiento 70.
t. Ordinales i, ii, iii del numeral 4 requerimiento 70.
u. Numeral 5 del requerimiento 70.
v. Numeral 6 del requerimiento 70.
w. Numeral 7 del requerimiento 70.
x. Numeral 1 del requerimiento 72.
y. Numeral 2 del requerimiento 72.
z. Requerimiento 73.
aa. Requerimiento 74.

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

13. Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024:

a. Numeral 1 del artículo primero.
b. Numeral 2 del artículo primero.
c. Numeral 10 del artículo primero.
d. Numeral 11 del artículo primero.
e. Literal a de numeral 25 del artículo primero.
f. Ordinales i y iii del literal b del numeral 25 del artículo primero.
g. Ordinales i, ii, iii, iv y v del literal c del numeral 25 del artículo primero.
h. Literal f del numeral 3 del artículo segundo.

14. Acta 509 del 12 de agosto de 2025:

a. Requerimiento 6.
b. Requerimiento 13.
c. Requerimiento 14.
d. Requerimiento 15.
e. Requerimiento 16.
f. Numerales 1, 2, 3 y 4 del requerimiento 23.
g. Numerales 1 y del requerimiento 24.
h. Requerimiento 27.
i. Numerales 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7. 8 y 9 del requerimiento 28.
j. Numeral 1 del requerimiento 45.
k. Literales a, b y c del numeral 2 del requerimiento 45.
l. Literales a, b, c, d y e del numeral 3 del requerimiento 45.
m. Requerimiento 70.
n. Requerimiento 71
o. Requerimiento 72.
p. Requerimiento 76.
q. Numeral 1 del requerimiento 80.
r. Requerimiento 81.
s. Requerimiento 82.
t. Numeral 2 del requerimiento 87.
u. Numeral 1 del requerimiento 88.
v. Literales a, b y c del numeral 2 requerimiento 88.
w. Numeral 3 del requerimiento 88.
x. Numeral 4 del requerimiento 88.
y. Numeral 5 del requerimiento 88.
z. Numeral 1 del requerimiento 90.
aa. Numeral 2 del requerimiento 90.
bb. Requerimiento 91.
cc. Requerimiento 92.
dd. Requerimiento 93.
ee. Requerimiento 95.
ff. Requerimiento 96.
gg. Requerimiento 97.

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

hh. Numeral 1 del requerimiento 168.

ARTÍCULO SEXTO. Declarar las siguientes obligaciones como excluidas, a las cuales no se continuará efectuando seguimiento. No obstante, no se exime al titular del Instrumento de Manejo y Control Ambiental de las acciones dispuestas en la Ley 1333 de 2009, modificada por la Ley 2387 de 2024, cuando haya lugar a ello:

1. Resolución 392 del 15 de abril de 1996:

   a. Literal g del artículo primero.

2. Auto 2094 del 30 de mayo de 2017:

   a. Numeral 60 del artículo primero.

3. Auto 1678 del 19 de abril del 2018:

   a. Numeral 30 del artículo primero.

4. Auto 620 de 15 de febrero de 2021:

   a. Numeral 5 del artículo primero.

5. Acta 473 del 5 de octubre de 2021:

   a. Requerimiento 58.

6. Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023:

   a. Numeral 3 del artículo primero.
   b. Numeral 4 del artículo séptimo.

7. Auto 11705 del 27 de diciembre de 2024:

   a. Numeral 15 del artículo primero.

8. Acta 509 del 12 de agosto de 2025:

   a. Requerimiento 36.
   b. Requerimiento 64
   c. Numeral 3 del requerimiento 80

ARTÍCULO SÉPTIMO. Ordenar la entrega del Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026 el cual hace parte integral de la presente actuación administrativa.

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

ARTÍCULO OCTAVO. El incumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente acto administrativo y en la normativa ambiental vigente dará lugar a la imposición y ejecución de las medidas preventivas y sanciones que sean aplicables según el caso, de conformidad con lo establecido en la Ley 1333 del 21 de julio de 2009, modificada por la Ley 2387 de 2024, o cuando quiera que las condiciones y exigencias establecidas en el instrumento de manejo y control no se estén cumpliendo conforme a los términos definidos en el acto de su expedición, se dará aplicación del artículo 62 de la Ley 99 de 1993.

ARTÍCULO NOVENO 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 AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 67 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO DÉCIMO. 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 DÉCIMO PRIMERO. 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, 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, por medios electrónicos de conformidad con lo dispuesto en los artículos 67 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. 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 03 JUL. 2026

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

ANGELA LILIANA REYES VELASCO
COORDINADOR DEL GRUPO DE ALTO MAGDALENA

ANA MARIA VILLEGAS RAMIREZ
CONTRATISTA

MARIA CAROLINA MORANTES FORERO
CONTRATISTA

Expediente No. LAM0209
Concepto Técnico 6204 de 5 de junio de 2026
Fecha: junio de 2026

Proceso No.: 20264100059035

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