REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XXIV - Nº 909 Bogotá, D. C., martes, 10 de noviembre de 2015 EDICIÓN DE 28 PÁGINAS

DIRECTORES: GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN QUINTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTA NÚMERO 008 DE 2015

(septiembre 1°)

Legislatura 2015-2016

Hora: 9:50 a. m.

Presidente: honorable Representante *Arturo Yepes Alzate*

Vicepresidente: honorable Representante *Ciro Fernández Núñez*

Secretario: *David Bettín* Gómez

En Bogotá, D. C., al primer (1°) día del mes de septiembre del año dos mil quince (2015), siendo las nueve y cincuenta de la mañana (9:50 a. m.), se reunieron los miembros de la Comisión Quinta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, presidida inicialmente por el honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Muy buenos días, buenos días para todos los invitados, los honorables Representantes, damos inicio a la sesión ordinaria para el martes 1º de septiembre de 2015; por favor señora Secretaria sírvase leer el Orden del Día.

Subsecretaria, Martha Cecilia Moreno Dávila:

Con gusto señor Presidente.

Orden del Día para la sesión ordinaria del martes 1° de septiembre de 2015.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Consideración, discusión y aprobación del Orden del Día

III

Citación al señor Director de la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, doctor Gustavo Alberto Lenis Steffens; al señor Director General de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales, doctor Fernando Iregui Mejía, con el fin de abordar los impactos generados por la operación del aeropuerto El Dorado y la vulneración de los derechos de los pobladores que residen dentro del área de influencia aeroportuaria, así como en el área que la excede.

Invítense a la señora Secretaria Distrital de Ambiente, doctora Susana Muhamad; al señor Secretario Distrital de Salud, doctor Mauricio Alberto Bustamante García; a la doctora Gloria Molina, Grupo Comunidades; a la doctora Fanny Gutiérrez, Edil de la localidad de Fontibón; al doctor Alejandro Rayran, Grupo "Fontibón somos todos"; al doctor Julio Ramón Acosta, Edil de la localidad de Fontibón, y a la doctora Andrea Castro Latorre, Alcaldesa de la localidad de Fontibón, según Proposición 007 Legislatura 2015-2016, presentada por el honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes.

IV

Lo que propongan los honorables Representantes

Está leído el Orden del Día, señor Presidente.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Gracias, señora Secretaria; por favor sírvase leer el siguiente punto del Orden del Día.

Subsecretaria, Martha Cecilia Moreno Dávila:

Llamado a lista.

Asprilla Reyes Inti Raúl	Presente
Cure Corcione Karen Violette	
Del Río Cabarcas Alonso José	
Echeverry Alvarán Nicolás Albeiro	
Fernández Núñez Ciro	Presente

Gaitán Pulido Ángel María	
Gallardo Archbold Julio	
García Rodríguez Alexánder	
Grisales Londoño Luciano	Presente
Lozano de la Ossa Franklin del Cristo	
Molano Piñeros Rubén Darío	Presente
Molina Triana Alfredo Guillermo	
Oros Ortiz Nery	Presente
Perdomo Andrade Flora	Presente
Pizo Mazabuel Crisanto	
Rodríguez Merchán Marco Sergio	
Sierra Ramos Fernando	
Tous de la Ossa Eduardo José	
Yepes Alzate Arturo	

En el transcurso de la sesión se hicieron presentes los honorables Representantes:

Del Río Cabarcas Alonso José

Gaitán Pulido Ángel María

García Rodríguez Alexánder

Lozano de la Ossa Franklin del Cristo

Molina Triana Alfredo Guillermo

Pizo Mazabuel Crisanto

Rodríguez Merchán Marco Sergio

Sierra Ramos Fernando

Tous de la Ossa Eduardo José

Yepes Alzate Arturo

Con excusa dejaron de asistir los honorables Representantes:

Karen Violette Cure Corcione

Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán

Julio Eugenio Gallardo Archbold

Le informo señor Presidente que hay quórum deliberatorio.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Gracias, señora Secretaria; por favor sírvase leer el siguiente punto del Orden del Día.

Subsecretaria, Martha Cecilia Moreno Dávila:

Tercero. Citación al señor Director de la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, doctor Gustavo Alberto Lenis Steffens; al señor Director General de Licencias Ambientales, doctor Fernando Iregui Mejía; con el fin de abordar los impactos generados por la operación del aeropuerto El Dorado y la vulneración de los derechos de los pobladores que residen dentro del área de influencia aeroportuaria, así como en el área que la excede.

Invítense a la señora Secretaria Distrital de Ambiente, doctora Susana Muhamad; al señor Secretario Distrital de Salud, doctor Mauricio Alberto Bustamante García; a la doctora Gloria Molina, Grupo Comunidades; a la doctora Fanny Gutiérrez, Edil de la localidad de Fontibón; al doctor Alejandro Rayran, Grupo "Fontibón somos todos"; al doctor Julio Ramón Acosta, Edil de la localidad de Fontibón, y a la doctora Andrea Castro Latorre, Alcaldesa de la localidad de Fontibón.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Señora Secretaria: ¿de los citados quiénes presentaron excusas, si es tan amable?

Subsecretaria, Martha Cecilia Moreno Dávila:

Sí, señor Presidente. Presentó excusa el doctor Fernando Iregui Mejía, Director General del ANLA, y presentó excusa el doctor Mauricio Alberto Bustamante, Secretario Distrital de Salud, y delega al Subsecretario de Salud Pública, doctor Jaime Hernán Urrego Rodríguez, señor Presidente.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Muchas gracias, Secretaria.

Tiene la palabra el doctor Inti Asprilla.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Muchas gracias, señor Presidente. Dos eran los citados a este debate: el doctor Gustavo Alberto Lenis y el doctor Fernando Iregui, Director de la ANLA. Manifiesto como citante de este debate que no acepto la excusa presentada por el doctor Fernando Iregui, considero que es una falta de respeto con la comisión y con la comunidad afectada por esta modificación de licencia ambiental que después explicaré, considero importante, le voy a pedir a usted señora Secretaria, para que la comunidad entienda cómo funcionan las instituciones en este país, que leamos la excusa que radicó el señor Fernando Iregui, aclarando de antemano que la inasistencia del señor Director del ANLA será objeto de una queja ante la Procuraduría General de la Nación, y que espero una vez se conforme el quórum decisorio, presentaré a esta comisión, una proposición para que en sesión especial, bajo la modalidad del artículo 137 de la Constitución Política, que establece que a las comisiones se pueden citar cualquier persona para que rinda declaraciones bajo gravedad de juramento y que la inasistencia a esa sesión especial acarreará las sanciones penales por desacato a la autoridad.

Entonces, una vez se conforme el quórum decisorio, presentaremos esta proposición en la cual esperamos el apoyo de los honorables Representantes, colegas, y le solicito a usted que nos lea por favor, para que queden en el acta las razones de la excusa del señor Fernando Iregui. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

A usted doctor Inti, claro que sí, esperaremos a que haya quórum decisorio para someter a votación la excusa y por favor señora Secretaria sírvase leer.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Una aclaración de tipo procedimental, las excusas se someten a votación cuando es una citación al Ministro en la Plenaria, procedimiento que sea dicho de paso, pocas veces se hace. Yo manifiesto que no acepto la excusa del señor Fernando Iregui, considero independiente, voy a presentar una queja a la Procuraduría, voy a solicitarle a la Comisión para que se empiece a crear un precedente, yo creo que la Comisión Quinta también ya debe tomar esas posiciones, para que se empiece a crear un precedente, que acá cuando citamos

a un debate de control político por una problemática muy sentida de la comunidad, siendo la razón de ser del debate de control político, la inmediatez en las afectaciones o en las problemáticas que se tratan acá en la Comisión, voy a solicitarle después a la honorable Comisión, cuando haya el quórum decisorio, que se cite a este señor Fernando Iregui, Director de la ANLA, en una sesión especial bajo la modalidad del artículo 137 de la Constitución Política, que estable que se pueden citar, cualquier persona puede ser citada a las comisiones bajo la gravedad de juramento y que la inasistencia cuando no se haya presentado excusa, cuando no se haya presentado ante la Corte Constitucional, para que la Corte Constitucional determine o no si es válida la excusa, será, acarreará una sanción penal por desacato a la autoridad.

Entonces yo le pido, señor Presidente, yo considero que la excusa del señor Fernando Iregui, nunca hemos sometido acá a votación las excusas, yo manifiesto que no acepto la excusa, me gustaría que quedara en el acta cuál es la razón, ¿cuál es la razón de la excusa del señor Fernando Iregui? Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Señora Secretaria, por favor sírvase leer la excusa del doctor Fernando Iregui.

Subsecretaria, Martha Cecilia Moreno Dávila:

Sí, señor Presidente.

Bogotá, D. C.,

Doctor

DAVID DE JESÚS BETTÍN

Secretario Comisión Quinta

Asunto: Sesión 1° de septiembre de 2015.

Tema: Citación Proposición 007, Legislatura 2015-2016.

Respetado doctor Bettín:

En atención al asunto de la referencia, relacionado con la citación a la sesión programada por el honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes, con el fin de realizar un debate de control político, donde se abordarán los impactos generados por la operación del aeropuerto El Dorado y la vulneración de los derechos de los pobladores que residen dentro de área de influencia aeroportuaria, cordialmente le manifiesto que por razones de programación de agenda, no me será posible asistir a la citación realizada.

Sin otro particular me suscribo de usted.

Cordialmente,

Fernando Iregui Mejía,

Director General

ANLA.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Está leída la excusa del señor Director de la ANLA, tomaremos y queda como constancia su petición, ya que la Proposición presentada fue por el honorable Representante Inti Raúl Asprilla, por favor sírvase tener la palabra, honorable Representante.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Muchas gracias, señor Presidente. Yo le voy a solicitar a usted que organicemos el debate de la siguiente manera: En primer lugar, yo haré una intervención fiel a la tradición muy concreta. Espero demorarme entre quince y veinticinco minutos, una vez se haga mi intervención, yo siempre he considerado que una parte esencial del debate de control político en las comisiones es escuchar a las personas que se sienten afectadas por la problemática que estamos tratando. Entonces solicitaré a la comisión que en sesión informal escuchemos a diferentes miembros de la comunidad que quieren expresar su preocupación y su afectación respecto a lo que ha sido la operación de la segunda pista de El Dorado y sus preocupaciones respecto a lo que es un acto administrativo que todavía no está en firme, por medio del cual se levanta la restricción que tenía la segunda pista del aeropuerto El Dorado, para operar de 10 de la mañana a 6 de la tarde.

Posteriormente a esto solicitaré que los honorables Colegas que a bien tengan participar en el debate lo hagan, escucharemos al señor Gustavo Alberto Lenis, quien le agradezco su presencia en esta comisión y su diligencia en atender la citación hecha.

Después de esto solicitaré una serie de interpelaciones de acuerdo a lo dicho por el doctor Gustavo Alberto Lenis, y ya miraremos si asiste o no, quien fuera invitada acá la doctora Susana Muhamad, Secretaria de Ambiente, y el Delegado del señor Mauricio Alberto Bustamante, Secretario de Salud del Distrito de Bogotá.

Entonces ese es el Orden que vamos a darle al debate para que lo tenga usted a bien colaborarme en este orden que ha sido planteado y dicho esto, pues empezamos con lo que es el corazón del debate, con el debate en sí.

Bueno, en primer lugar, agradecer de nuevo la presencia del doctor Gustavo Alberto Lenis, Director de la Unidad Administrativa Especial Aerocivil, saludar y agradecer la presencia de diferentes miembros de las comunidades afectadas por lo que es la segunda pista del aeropuerto El Dorado, que afecta principalmente a las localidades de Engativá, Fontibón, en Bogotá y lo que es el municipio de Funza.

¿Cuál es la razón de ser de este debate de control político?, para ilustrar a mis honorables colegas, el aeropuerto El Dorado empezó a funcionar en la década de los años 50, en la década de los años 50, 1955, si no me falla la memoria, la zona donde operaba el aeropuerto El Dorado era una zona prácticamente rural, en 1995, se solicitó, se expidió una licencia para la construcción de una segunda pista del aeropuerto El Dorado y en el interregno entre lo que fue 1955 y 1999, que fue ya cuando se construyó, hubo una construcción y una Urbanización que llevaron a la creación de diferentes barrios, principalmente en la localidad de Fontibón, barrios que cumplieron con todo el proceso de urbanismo, barrios completamente legales, con las respectivas licencias de construcción, con servicios públicos domiciliarios y estos barrios fueron afectados por esa segunda pista del aeropuerto El Dorado.

El aeropuerto El Dorado tiene dos pistas, la primera que es la Pista Norte, que fue la construida en la década de los cincuenta y la segunda que es la construida en 1999, que es la que se llama segunda pista del ae-

ropuerto El Dorado, esa segunda pista del aeropuerto El Dorado, fue objeto de la Resolución 1330 si no me equivoco del 95, que fue modificada por última vez en 1999 y ahí se establecían una serie de medidas para garantizarle el derecho a un Ambiente sano a los habitantes de Engativá y de Fontibón, esas medidas tenían que ver con la adecuación de jarillones, adecuación sobre la manera como operaban los vuelos comerciales y los vuelos de carga y había una medida muy concreta que es la que siempre ha despertado controversia y era unas obras de insonorización, en lo que se conoce como la zona de influencia de la segunda pista del aeropuerto El Dorado, en esa zona de influencia, que en los estudios técnicos se denomina como la zona de la curva de 65 decibeles, la Aeronáutica Civil tenía la obligación de realizar unas medidas de insonorización, presentar un consolidado de esas medidas de insonorización y realizar mediciones, tanto antes como después.

Esa segunda pista del aeropuerto El Dorado si bien y eso es importante aclararlo, era necesaria para el desarrollo del país y para la dinámica propia de una ciudad como Bogotá y de un país como Colombia, ha presentado un descontento dentro de la comunidad, por cuanto consideraron que las obras de insonorización no fueron suficientes para mitigar el daño Ambiental.

Recientemente, eso fue el 21 de noviembre se empezó a hablar de una modificación de la licencia Ambiental ¿y qué se proponía en esa modificación?, se proponía básicamente que el aeropuerto El Dorado, la segunda pista del aeropuerto El Dorado empezara a operar 24 horas al día, en la licencia de 1999 el aeropuerto El Dorado, la segunda pista del aeropuerto El Dorado no funciona de 10 de la mañana a 6 de la tarde con excepción de unas ventanas operacionales que se abrieron.

Entonces señor Presidente, yo le voy a solicitar que las personas que est*án* atrás guarden el debido silencio y la debida compostura para que el debate, para que llame al orden a las personas, no a las personas de las barras, que las veo muy atentas y guardando el debido silencio, entonces si vuelvo a escucharlos le voy a pedir que le diga a las personas de atrás que guarden la debida compostura.

Entonces retomando, esa operación 24 horas de la segunda pista del aeropuerto El Dorado, ha causado pues toda una preocupación respecto a la comunidad en las localidades de Fontibón y Engativá, ¿por qué?, varias razones, lo primero es de aclarar que la Aerocivil en este momento está siendo objeto, está en medio de un proceso Sancionatorio, por lo que es la licencia de la segunda pista del aeropuerto El Dorado, por la falta de presentación, la no presentación de un consolidado en las medidas de insonorización en la zona de influencia del aeropuerto, en medio de ese proceso Sancionatorio, que todavía no se ha establecido si es o no pertinente la Sanción, pues se presentó esta solicitud de aumentar a 24 horas la operación de la segunda pista del aeropuerto El Dorado, y yo personalmente creo que esto es un exabrupto, ¿por qué?, porque si bien es importante y eso es muy, tengo un especial interés en que esto quede claro, yo no me opongo *per se* a la operación 24 horas del aeropuerto El Dorado, o sea, s*í* es una necesidad del desarrollo, es una necesidad que se debe aceptar, pero lo que no puede aceptarse, es que una necesidad de desarrollo implique una afectación de derechos fundamentales, cuando la Aeronáutica Civil no ha realizado las medidas pertinentes para garantizar que los derechos fundamentales no se le afecten a la comunidad vecina, a la segunda pista del aeropuerto El Dorado.

¿Cuáles son esos derechos fundamentales? Son básicamente, hay varios, uno que poco se dice pero no deja, será rememorado el día que ocurra una tragedia, el derecho a la prevención de desastres, el derecho a la vida, es importante recalcar que el aeropuerto El Dorado no debería estar cerca de Asentamientos Urbanos, sino, no es culpa de la Aerocivil, es culpa de una falta de planeación por parte de las diferentes Alcaldías de Bogotá, si hubiera habido una Planeación Urbana que se hubiera hecho de manera diligente, pues no se hubiera permitido que cerca al aeropuerto El Dorado se llevaran procesos de urbanización, esa falta de Planeación es lo que nos lleva a la problemática que hoy en día tenemos; entonces si bien es importante recalcar, que si por razones de desarrollo pensamos que el aeropuerto El Dorado debe funcionar 24 horas, pues lo pertinente es que se les respeten los derechos fundamentales a las personas que viven cerca al aeropuerto El Dorado.

Otros derechos fundamentales vulnerados, el derecho a la salud, hay múltiples testimonios de personas que han sufrido afectaciones de tipo auditivo, por esta operación de la segunda pista del aeropuerto El Dorado, esas afectaciones de tipo auditivo encadenan también una serie de problemáticas que la ciudad en general no conoce, por ejemplo en la localidad de Engativá, en las localidades de Engativá y sobre todo en la localidad de Fontibón, la curva de aprendizaje de los niños es mucho más baja, hay estudios que lo demuestran y además de eso en lo que ha sido las ventanas operacionales, las ventanas operacionales son excepciones que se han dado para que la segunda pista del aeropuerto pueda funcionar de 10 de la noche a 12 de la noche, durante la vigencia de las ventanas operacionales, pues se ha presentado un aumento de los casos de insomnio.

Otro derecho fundamental que se ha visto afectado es el derecho a la intimidad familiar, el derecho a la intimidad familiar es el derecho que todos nosotros por simplemente, por el simple hecho de nacer y por el simple hecho de ser ciudadanos tenemos a estar, a descansar tranquilos en la intimidad de nuestro hogar, estas han sido las afectaciones que se han presentado.

¿Qué consideramos?, que permitir la operación 24 horas, en horas de la madrugada, de la segunda pista del aeropuerto El Dorado, no solamente es una afectación de derechos fundamentales, es una violación del núcleo fundamental de estos derechos fundamentales, entonces pasamos de una afectación que es cierta, que los ciudadanos de Engativá, de Fontibón y de Funza, pues la han sobrellevado, a una violación del núcleo esencial de estos Derechos, ¿y por qué decimos una violación del núcleo esencial de estos derechos?, primero una violación esencial del derecho a la salud, si las obras de insonorización no se han llevado a cabo, si es evidente que las comunidades de Engativá y de Fontibón tienen que soportar ruidos, permitir ahora que esa afectación por ruido tengan que soportarla en horas de la madrugada, afecta el núcleo esencial por cuanto el sueño, dormir es una parte, es el pilar de la salud humana, durante el sueño es que nosotros como seres humanos recuperamos y eso tiene todas unas implicaciones, para poner un ejemplo, señor Presidente, mire una persona que no duerme un día, el primer día va a estar irritable, una persona que no duerme dos días, va

a tener problemas de coordinación con tareas básicas, básicas, una persona que no duerme tres días, va a sufrir delirios y alucinaciones, o sea que si una persona no duerme tres días sufre delirios y alucinaciones.

Entonces ese es el riesgo que le estamos trayendo a la localidad de Fontibón y a la localidad de Engativá, y yo considero que esto va a ser un problema de salud pública sin precedentes en la ciudad de Bogotá, indudablemente afectar de esta manera el sueño de seres humanos puede traer consecuencias inusitadas, ejemplo concreto, muy posiblemente van a aumentar los casos de violencia intrafamiliar, dada la irritabilidad de la gente, muy posiblemente la gente va a tener, va a empezar a tener afectaciones en la salud que se causan por trastornos en el sueño, como es asma, hipertensión, obesidad y muy posiblemente cuando las personas, los vecinos de la zona de influencia del aeropuerto no puedan dormir, vamos a evidenciar un aumento de los accidentes de tránsito en la ciudad de Bogotá.

Entonces nosotros consideramos que ahí se está violando el núcleo esencial del Derecho a la salud y eso puede todavía prestarse a controversia y vemos que no hay la prueba científica, lo que siempre sucede cada vez que se denuncia una afectación ambiental, no falta la prueba científica, no está demostrado que haya un nexo de causalidad, pero hay una cosa que sí es cierta y es que esto sí afecta un derecho fundamental, que ahí si no admite ninguna discusión y es el derecho a la intimidad familiar, ¿quién puede estar tranquilo en la intimidad de su hogar, cuando está sujeto a que en horas de la madrugada pase un avión y lo despierte?, cuando una persona no puede dormir tranquilo en la intimidad de su hogar, se está afectando el núcleo esencial del derecho a la intimidad familiar.

¿Entonces cuáles son las últimas noticias sobre esta problemática?, la última noticia es que la Aeronáutica Civil, en cabeza de su Director ausente en este debate, discúlpenme de la ANLA, en cabeza de su Director Ausente ha expedido una resolución por medio del cual autoriza la operación 24 horas y la autoriza con la siguiente justificación; lo primero que dice, hay un estudio de impacto ambiental presentado por la Aeronáutica Civil, en el cual se presenta una serie de medidas de mitigación en la fuente del ruido, ¿cuáles son esas medidas de mitigación?, se suprime la actividad de pesaje en la segunda pista del aeropuerto, el pesaje es una fuente de emisión de ruido, se suprime de ahora en adelante durante la noche, las pruebas de motores solo se van a hacer en recinto cerrado y respecto al aterrizaje y al despeje, el aterrizaje se hará en sentido occidente-oriente y el despegue se hará en sentido oriente-occidente, sin sobrevolar la ciudad de Bogotá, pero obviamente sobrevolando y eso acá pues tendrán la oportunidad de expresarse, sobrevolando el municipio de Funza y municipios como el de Mosquera también de Cundinamarca.

Entonces muy preocupante esta situación, para que lo sepan los honorables Representantes, en este acto administrativo, en esta resolución que todavía no está en firme, por cuanto está sujeta a los recursos que quieran interponer las partes afectadas, se reconoce que la segunda pista del aeropuerto El Dorado sobrepasa los límites permisibles de ruido, ¿cuáles son los límites permisibles de ruido?, 65 decibeles en promedio durante el día y 45 decibeles durante la noche, respecto a 65 decibeles eso se reconoce incluso en esta resolución, hay un 85% de incumplimiento, respecto a la norma de 45 decibeles que es la norma nocturna, hay un 100% de incumplimiento.

¿Entonces cuál es la preocupación que nosotros tenemos?, que por este afán de cumplir con las agendas empresariales y reitero estamos de acuerdo con el desarrollo de país, siempre y cuando se respeten derechos fundamentales, uno no puede desarrollar un país, diciéndole a los ciudadanos que son menos ciudadanos que el resto de los demás, eso no es un modelo sostenible de desarrollo de país, ¿entonces cuál es la preocupación que nosotros tenemos?, que esa receta no es suficiente y muy preocupante y eso yo creo que, eso ya ha sido el orden de las cosas, el orden en sentido común, lo primero que debió haber hecho la ANLA es verificar o no si hay un incumplimiento de la primera licencia, ¿en qué están las medidas de insonorización?, ¿son efectivas o no son efectivas?, ¿cuántas casas han insonorizado?, eso no lo quiso hacer la ANLA y le dio la licencia a la Aeronáutica Civil.

Y el objetivo de este debate, primero es suspender esa licencia, yo creo que eso se debe suspender, pero buscar soluciones, yo entiendo que esto es una problemática muy grave, yo entiendo que esto es, me dirijo acá al doctor Lenis, yo entiendo que pues su labor es que tengamos un aeropuerto moderno y que sea lo más operacional y posiblemente no se ha podido solucionar esta problemática por falta de Fondos, quizás insonorizar de manera adecuada toda la zona de influencia del aeropuerto El Dorado, pues es muy caro y la Aeronáutica Civil no tiene el dinero para esto, si es necesario plantear con el Ministerio de Hacienda, una modificación a la tasa aeroportuaria de manera temporal para Bogotá, pero hagámoslo, pero hagamos un desarrollo respetando los derechos fundamentales de país.

Entonces esa es la problemática que hoy en día venimos a tratar en esta comisión, una segunda pista del aeropuerto, importantísima para el desarrollo de Colombia, para el Modelo, para el desarrollo económico de la ciudad de Bogotá, una segunda pista que tenía que construirse, una segunda pista que implicaba una obligación por parte de la Aeronáutica Civil, que tiene un proceso sancionatorio de realizar unas medidas de insonorización, que hasta el momento la ANLA consideró que habían las razones suficientes para empezar un proceso sancionatorio y en medio de esto sin haber clarificado si se habían cumplido con las medidas de insonorización de la primera licencia, pues se levanta una restricción ahora en horas de la madrugada y con la posibilidad de crear un problema de salud pública sin precedentes.

Y con otro problema que yo creo que en esto sí me dirijo especialmente hacia usted, doctor Lenis, yo considero que esto es muy posible que cause un detrimento patrimonial para la nación, ¿por qué un detrimento patrimonial?, porque yo estoy seguro que todos mis honorables colegas, si les tocara, si compran una casa que está a cierta distancia de la primera pista del aeropuerto, que después le construyeron la segunda pista y bueno, ahí les tocó sobrellevarlo, pero tenían un tiempo en el que podían descansar y les hacen una modificación ahora les dicen, no ahora vamos a permitir que los aviones circulen en horas de la madrugada, estoy muy seguro que muchos de ustedes demandarían y se pueden poner todo tipo de acciones, hay acciones de tutela, que no son de tipo resarcitorio, pero hay también

acciones de reparación directa y las acciones de reparación directa buscan una indemnización, y usted ya lo sabe doctor Lenis, que pues hay un precedente reciente de sanción hacia la Aerocivil.

El Consejo de Estado y esto es importante saberlo, por más de que haya licencia ambiental, cuando un juez encuentra que usted, que la Aeronáutica Civil, que es un *órgano* del Estado está causando un daño antijurídico, ¿qué es el daño antijurídico?, artículo 90 de la Constitución, es aquel que una persona no está obligada a soportar, el Estado tiene que indemnizar, en un reciente fallo del Consejo de Estado, se condenó a la Aerocivil, por dos tipos de prejuicios, uno de tipo meramente patrimonial, que es el daño a lo que se considera, lo que se llama en el derecho el daño emergente, entonces una persona que vivía en Funza demandó y por daño emergente la Aerocivil, que es una entidad adscrita a la Nación, tuvo que pagar 180 millones de pesos y por daños de tipo no patrimonial, por lo que se trata bajo la doctrina de la responsabilidad del Estado como daño moral, o afectación de derechos, o afectación de bienes constitucionales, la Aerocivil, fue condenada a pagar 30 salarios mínimos legales vigentes, ¿con base en qué?, con esto que yo les acabo de hablar a ustedes, se consideró que había una afectación al derecho a la intimidad familiar, que si bien no era posible, en ese caso no se pudo probar una afectación al derecho a la salud, pero que era innegable que una persona, que obligar a una persona a soportar ruidos en su hogar era afectar el núcleo esencial del derecho a la intimidad familiar y esta situación causó una indemnización de 30 salarios mínimos legales vigentes.

¿Qué puede pasar?, puede pasar que los habitantes de Fontibón, de Funza y algunos de Engativá, con justa razón, demanden al Estado colombiano y nosotros hicimos un cálculo, que es más una proyección pero es para que un poco nos hagamos la idea, la acción de grupo más grande, o la acción de reparación directa más grande que se conoce en la historia de país, fue la que hizo mi señor padre Guillermo Asprilla, por la tragedia ambiental del derrumbe y explosión del relleno sanitario de Doña Juana, ahí se estimó que había sesenta mil unidades habitacionales afectadas y se calculó por afectación al derecho a la intimidad familiar, de acuerdo a la cercanía del derrumbe, indemnizaciones de 3 de 2, 4 y 6 salarios mínimos legales vigentes, en ese caso, para este caso tenemos un antecedente de 30 salarios mínimos legales vigentes, nosotros hicimos una proyección, que no es alarmante pero sí es para llamar un poco la atención, nosotros hicimos la proyección por el número de unidades habitacionales de la zona de influencia del aeropuerto El Dorado y eso nos daba un aproximativo de 2.7 billones de pesos, diez veces Doña Juana.

Entonces, yo quiero preguntarle a usted señor Director de la Aeronáutica Civil, si ustedes han evaluado el riesgo jurídico que esto le puede generar a la Nación.

Entonces esos son los planteamientos de este debate, yo no sé eso si lo pongo, si los colegas quieren primero hablar, pronunciarse, si prefieren primero que escuchemos a los miembros de la comunidad, entonces esos son los planteamientos de este debate, debate que es muy pertinente por cuanto la modificación se acabó de hacer, todavía no está en firme, pero se acabó de hacer y sí es importante encender las alarmas antes de que ocurran las cosas, yo le digo mire, si esta ampliación de la operación del aeropuerto El Dorado durante las horas de la madrugada, de 10 de la noche a 6 de la mañana, va a causar un accidente de tránsito que le vulnere el derecho a la vida de una persona, pues no debería hacerse, si esta ampliación va a causar dos, tres, cuatro casos de violencia intrafamiliar en el primer mes, pues tampoco debería hacerse.

Y yo creo que esto es una discusión sobre el tipo de país que estamos construyendo, entonces lo reiteramos, no estamos en desacuerdo con el Desarrollo, yo creo que si el aeropuerto El Dorado tiene que funcionar 24 horas, pues va a tocar sentarse y mirar, cuánto va a costar insonorizar verdaderamente, eso es lo que va a tocar, y si toca hacer una modificación a la tasa aeroportuaria, pues hablamos con el Ministro de Hacienda a ver cuál es la viabilidad jurídica de eso, la presentamos, no la presentamos, pero sí hacer un desarrollo que sea respetuoso del ser humano, porque el artículo también 90 lo dice, uno como Estado no puede crear la tesis de ir generando daños antijurídicos y jugarle al silencio de las comunidades, eso fue lo que originó la tragedia de Doña Juana, la tragedia de Doña Juana finalmente tuvo indemnización que es más que todo de tipo simbólica, pero ese es un modelo de país que nos toca cuestionarnos, entonces ese es el objetivo de este debate.

Yo le solicito a la Comisión que nos declaremos un momento en sesión informal, la Ley 5ª, permite cuando hay quórum deliberatorio continúa en sesión informal y que escuchemos por durante un lapso de tiempo, puede ser dado que igual no está el Director de la ANLA, que escuchemos a la comunidad para cuando ya citemos al Director de la ANLA de nuevo, pues tengamos elementos de juicio, entonces yo eso es lo que necesito Presidente, que nos declaremos en sesión informal y procedamos a escuchar a los miembros de la comunidad, yo le ayudaré a usted a controlar el tiempo para que sea conducente el debate, para que sea provechoso el debate.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Gracias doctor Inti, claro que sí, así continuaremos, pido ese gran favor, si pueden pasar la lista de las personas que van a intervenir en este momento.

Entonces si quiere por el momento me pasaron el nombre de la señora Gloria Molina de Comunidades Unidas; entonces por favor la señora Gloria Molina.

Muy buenos días, señora Gloria Molina de comunidades Unidas, tiene un promedio de diez minutos, tiene la palabra doña Gloria.

Comunidades Unidas, Gloria Molina:

Bueno, buenos días a todos, comunidades, honorables Representantes, agradezco a todos y especialmente al doctor Inti, el haber escuchado el clamor de esta comunidad, estamos supremamente preocupados, porque hemos asistido a todos los escenarios posibles, el doctor Lenis debe tener nuestro récord, hasta escenarios internacionales tratando de que se nos escuche, estamos totalmente sorprendidos de ver que en la última audiencia las comunidades con prueba en mano expusieron la afectación y el ANLA acaba de sacar esta resolución donde pretende abrir el horario, desconociendo absolutamente todas las necesidades de 200.000 personas, contadas, somos 200.000 personas que en este momento tenemos en vilo nuestra tranquilidad y la

posibilidad de seguir habitando en un territorio donde hemos construido redes.

Quiero empezar esta presentación diciendo que las comunidades no se oponen al desarrollo, ni están en contra del aeropuerto, esto es bien importante que lo entiendan los Representantes, porque esa es la idea que se ha tratado de vender, nosotros necesitamos el aeropuerto, si, igual como cualquier colombiano, pero aún más esperamos que si es un foco de desarrollo, nuestras comunidades también tuviesen la posibilidad de ser parte de ese desarrollo, llevamos viviendo 50 años, pero bueno, ha sido tolerable por las diferentes etapas en las que se han llevado, el Estado nos debió haber garantizado la posibilidad de habitar en un territorio seguro, independiente de que fue, quién llegó primero, quién no llegó primero, no, la realidad que tenemos está en que vivimos y cohabitamos con el aeropuerto.

Ahora el tema es, ¿por qué nosotros no lo podemos hacer como ocurre en otras ciudades del mundo?, y empezamos a analizar esto con letra más menuda, con letra menudita, doctor Lenis, yo creo que tenemos un inconveniente, hay un cable roto en alguna parte, en alguna parte, las comunidades siempre se visibilizan como si fuesen entes conflictivos, problemáticos, que no quieren trascender al diálogo ni que comprenden, comprendemos, comprendemos que tenemos que encontrar a unos funcionarios que respeten los Acuerdos firmados, unos funcionarios que no traten y yo no lo digo puntualmente con usted, porque desconozco, bueno el alcance gerencial con relación a las comunidades que usted ha llegado a tener, porque pues lamentablemente no hemos podido conocerlo a fondo, pero hablo de las anteriores administraciones, ha habido oídos sordos, hemos trabajado en mesas, tres, cuatro años, muchas veces como ama de casa, que siempre me identifico, ama de casa experta en afectación aeroportuaria, yo creo que ese va a ser mi grado, defendiendo a esas comunidades, nosotros encontramos que nos sientan, no nos escuchan, nos dan tres vueltas, pero al final nos dejan con un palmo de narices, con acuerdos firmados, con temas incumplidos y con cosas que, no sé, no sé a dónde vamos a parar, porque vamos a tener que objetar este absurdo de Proyecto de licencia ya ampliada como tal.

¿Y por qué le digo absurdo, doctor?, a todos perdón, porque no me puedo centrar en un solo personaje, voy a hablarles a todos, tenemos dos entidades, nosotros las vemos así, el Distrito reconociendo con sus mismos estudios, con sus diferentes profesionales, sus diferentes instancias, salud, ambiente y todo, reconociendo una afectación, el ANLA como Instituto Nacional, o como institución nacional, reconoce en este mismo documento la afectación, la reconoce pero la ignora, eso no tiene sentido, o sea, no tiene sentido que el Estado no prevenga y lo deje hacia el futuro y abra una licencia sin haber generado los mecanismos constitucionales que lo obligan a prevenir y a mitigar, ¿y parto de qué hecho?, al ANLA o al escritorio del doctor Lenis, le puede llegar que todo está cumplido, que ya se hicieron insonorizaciones, por qué las comunidades están hablando de insonorizaciones si ya se invirtió casi, bueno, pasando por ahí a la carrera como 70.000 millones de pesos, no recuerdo cuándo, hace 'veintipico' de años, si ya se cumplió con las insonorizaciones, ya ese hecho está cumplido, no doctor, quedó muy mal hecho, tanto es así que la misma Aerocivil no puede presentar en este momento un mapa real de dónde se invirtió la plata, en qué predios está, porque no existen, presentan eso como hecho cumplido y es como la 'caquita del gato', estamos tapando allá y ya se cumplió, se surtió el proceso todo está cumplido.

Yo me pregunto, cuándo nos vamos a sentar a trabajar seriamente a reconocer que lo que quedó mal hecho hay que volverlo a hacer, si queremos cohabitar con el aeropuerto tenemos que encontrar las medidas ambientales que permitan esa relación, no podemos entrar como una violación, esto es una violación absoluta a una comunidad donde usted ignora, usted y los dirigentes que dan estas órdenes tan absurdas, tan absurdas vuelvo y le digo porque en un documento mismo de una resolución están reconociendo una afectación, pero luego fallan y que de todas maneras se abra, eso no tiene precedentes, o sea, volvemos al mismo punto de partida desde hace cinco años, volvemos a empezar de ceros.

Doctor, hay que revisar y hay que tomar las medidas como ocurre en cualquier lugar del mundo, tenemos derecho a las mitigaciones ambientales de tecnología de punta, si no tenemos los recursos invito a los honorables Senadores, a los Congresistas, que nos colaboren modificando la ley, le hacía yo el ejemplo al señor en la audiencia, con doscientos pesos del tiquete nacional, lo que usted saca para darle de limosna a alguien que le limpia el vidrio y novecientos pesos de tiquete internacional, usted podría mitigar una población que le está generando inconvenientes, pero me dicen que no, que el único que tiene derecho a pedir esos recursos es el que explota las licencias aguas subterráneas, entonces si no está la ley, hagamos la ley, miremos de qué manera están los recursos dados para que Aerocivil pueda tener su licencia y las comunidades puedan tener su sueño, corrijamos lo que está mal, no tratemos de tapar el sol con un dedo diciendo que ya todo está hecho, aparentemente está, pero está mal hecho, se robaron la plata de la salud, tan es así que está abierta la investigación desde hace cuatro años y el ANLA no pudo investigar si la insonorizaciones se hicieron o no se hicieron, tal vez eso no le compete al despacho del doctor Lenis, ni a los otros funcionarios, pero sí nos compete a nosotros y a ustedes los señores Congresistas en su control político, no podemos dar por cierto un hecho que fue totalmente errado.

A las habitaciones nuestras como usted ya lo sabe, se les metieron los materiales más absurdos, vidrio sobre vidrio como si fuéramos un sauna y después dicen, es que las comunidades bajaron los vidrios porque los fueron a vender y por eso no tiene la insonorización pero todo se surtió, no doctor, las comunidades de Fontibón no están necesitando vender vidrios, porque no somos recicladores, nosotros necesitamos tecnología de punta, cómo funcionan 23 aeropuertos en España, ¿por qué Colombia no está planteando en esta licencia, un plan acústico permanente?, ¿por qué permanente?, porque tenemos que cohabitar con el aeropuerto y tiene que haber una revisión y una afectación, de mirar cómo está la población afectada en su salud, tiene que haber un seguimiento, tiene que ver esas tecnologías funcionaron, o no funcionaron, cómo es posible que nosotros así no nos lo reconozca el doctor, obligamos a que el país replanteara la revisión de sus rutas aéreas, que estén mirando por qué no se ha actualizado los mapas acústicos, las zonas, los mapas de ruido, tengamos que haberlo exigido así no lo reconozca, no interesa, a nosotros no nos interesa que nos reconozca doctor

Lenis, nos interesa es que se corrijan, se corrijan esas afectaciones.

Entonces venimos a tocar las puertas, una más de las que hemos tocado, esperamos encontrar eco con ustedes, ¿cuál es la solución que vamos a abordar?, esta licencia tendríamos que empezar a objetarla y empezar a hacer el viacrucis, bueno ustedes estarán tranquilos porque la orden viene de arriba y pues que hay que hacerlo y hay que pasar, hay que pasarlo vuelvo y los invito a ustedes a que lean esta resolución, la 1034 que acaban de sacar y nos desmientan y nos digan si esto no es, sin ser jurídica, si esto no es un absurdo, es una burla absoluta, cuando dicen sí hay afectación pero dejémoslo para después, pero de todas maneras ábranlo, llevamos teniendo ventanas operacionales, ustedes la requieren, nosotros necesitamos dormir, abran investigación para saber qué pasó con nuestros recursos, generen fuentes de ingreso, planteamos el proceso sancionatorio, con todas las violaciones que hemos tenido en 'veintipico' de años y no se han generado las multas de las aerolíneas que son las que deben pagar eso, en otro aeropuerto son los mismos aviones que aterrizan en el Continente en todos los países del mundo, pero aquí sí pueden venir a violar la norma y nadie les cobra, nadie hace nada, son los mismos pilotos que llevan los aviones, ¿por qué aquí con nuestra comunidad hacen lo que les provoca?

Entonces para concluir porque lamentablemente no me puedo extender en detalle, hay otras personas que desean hablar, yo quiero solicitarles un verdadero compromiso de esta lucha, tanto de los señores Representantes, tanto de ustedes como funcionarios de Aerocivil, de los mismos entes interesadas en poder sacar toda la mercancía que sacan, siéntense con las comunidades, las comunidades tenemos todas las caras que usted nos ha visto, sí, hemos tenido que, nos han tenido que sacar con manguera, con agua, nos han tenido que dejar plantados en los escenarios, hemos tenido porque las comunidades nos sentimos totalmente vulneradas cuando lo único que tenemos el único patrimonio se devalúa, se devalúa para nosotros, pero para el que está interesado en sacarnos de este territorio vale oro, el metro cuadrado para ellos vale oro y para nosotros vale un absurdo, cuando no hay medidas de mitigación serias, cuando no hay un seguimiento de una investigación, lo que decía el doctor Inti, cómo es posible que se va a abrir una licencia, a modificar una licencia cuando hay abierta en este momento una investigación, a ver, póngamos serios doctor Lenis, por eso le digo, lo puedo eximir a usted porque no conozco cuál es el funcionamiento, pero sobre cualquiera de los otros, de los otros personajes que han pasado por Aerocivil hay absoluta indiferencia, falta de respeto, consideran que las comunidades estamos pintadas y yo les digo, somos doscientas mil personas interesadas en sentarnos y encontrar soluciones, sí.

Entonces dejo la inquietud, llamo a la solidaridad de los Representantes, generemos las leyes, hagamos las modificaciones, es tan absurdo vuelvo y les reitero, que con doscientos pesos de un tiquete, novecientos, por qué se hizo una inversión tan gigante donde hemos endeudado al país casi treinta años, entregando la plata a la infraestructura y en esa infraestructura no hay realmente una porción para darle una mitigación y una inclusión a un impacto de doscientas mil personas que están cruzando la reja, ¿dónde están los que están planeado este tipo de obras?, es lo que yo me pregunto, ¿dónde está esa humanidad?, está en el momento en que necesitan votos, bueno allá también hay votos para los que les interese, doscientas mil personas que necesitan que se mitigue y que se tome este tema en serio, cuánto va a desgastar el sistema económico este absurdo, pasar por encima de la gente sin escucharla, es la pregunta que vuelvo a dejar en el sentido y por favor, vamos a iniciar un proceso donde vamos a tener que venir a tocar las puertas de los señores y lo que falta es recurso.

¿Qué es lo que falta para que podemos encontrar la solución?, para que podamos ser igual que cualquier otro país, estamos tratando de tener infraestructuras de países y de todo lo que usted quiera y tecnología y todo, pero en la parte humana no estamos haciendo nada, entonces manifestamos nuestra preocupación, agradecemos a todos ustedes el tiempo que nos han dedicado, a la comunidad que siempre nos ha acompañado y decirle doctor Lenis, se nos quema el arroz a las amas de casa que estamos allá, por venir a atenderlos a ustedes las cosas que no saben hacer, no sé quién es, por eso les digo, hay un corto circuito en alguna parte, entre la comunidad y el aeropuerto, necesitamos poder encontrar la solución a eso.

Gracias a usted doctor Inti y a todos los Representantes que me han escuchado, muy amables.

Presidente (e); honorable Representante Luciano Grisales Londoño:

Tiene la palabra Julio Acosta, Edil de Fontibón.

Recordamos a las personas que hay aquí en las barras que en este recinto no es permitido aplaudir después de las intervenciones. Tranquilo don Julio.

Edil de Fontibón, Julio Acosta:

Muy buenos días para todos, doctor Inti muchas gracias por escucharnos y por abrir este espacio con los Representantes a la Cámara de esta Comisión Quinta.

Lo primero que voy a solicitar es que copia de esta sesión la podamos tener, porque de hecho nosotros ya estamos en proceso de iniciar unas demandas contra la Aeronáutica y estamos recopilando toda la información, de todo lo que se ha dicho desde el año 1995 que comenzó el problema.

Y comienzo contándoles una anécdota, la primera marcha que hicimos contra el ruido del aeropuerto que fue en el año 99-2000, cuando solicitamos el permiso a Secretaría de Gobierno, nos responden a quienes solicitamos ese permiso que se otorga pero que si íbamos a utilizar megáfonos o bafles, que por favor no podíamos sobrepasar los decibeles de ruido permitidos, así fue la respuesta, pero también les quiero decir a cada uno de ustedes, que por más cargo que tengamos, dígame alguno de ustedes, si alguna vez un zancudo los ha podido despertar en la noche, a todos nos ha pasado, un zancudo tiene la capacidad de despertarnos, cómo nos van a decir que un avión no, pero ahora bien, nosotros decimos, queremos participar como lo dice la Constitución en su artículo 2°, pero que lo que dice la comunidad sea tenido en cuenta y lo hemos demostrado ya, y ya lo vamos a volver a repetir con estudios que ya hay sobre la afectación que hay con el aeropuerto.

El artículo 44 de la Constitución que dice que son derechos fundamentales de los niños, entre los que dice, dice la salud, pero dice que los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás, esos

niños ya hoy están afectados en su salud y ahorita les voy a demostrar con documentos, el artículo 49 que dice la atención a la salud, el saneamiento ambiental y dice, toda persona tiene el deber de procurar el cuidado integral de su salud y la de su comunidad, por eso hoy seguimos denunciando que allí se están violando todos los derechos a la salud de todos los ciudadanos y como lo ha establecido aquí el honorable Representante, cómo comienza a afectar cuando no se duerme un día bien, cuando no se duerme al segundo día, y cuando no se duerme al tercer día, pero aquí ya va a ser de por vida que no vamos a poder volver a dormir tranquilos, pero además se determina y aquí ya entro, se determina que al estar sometidos permanentemente a decibeles de ruido superiores a 45, en el tiempo afectan la salud y calidad de vida de los ciudadanos, como lo determina el estudio realizado por la Universidad de Antioquia en el año 2000.

El artículo 79 donde se dice, todas las personas tienen el derecho a gozar de un ambiente sano, la ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlos, qué bueno poderlos invitar a todos ustedes que vayan una noche a Fontibón y ubicarlos en un sitio, donde todos nos quedemos, pero sin contarle a la Aeronáutica, porque si le contamos a la Aeronáutica ese día no hay operación de aviones, para que vivan ustedes día y noche lo que es ese bendito ruido.

El estudio de la Universidad de Antioquia determina en suma, de acuerdo con el conocimiento existente hasta el momento, los principales efectos nocivos de ruido son: quienes estén sometidos a 45 decibeles permanentes, esto es del año 2000, disminución de la capacidad auditiva, interferencia con la comunicación oral, perturbación del descanso y del sueño, efectos en el sistema cardiovascular, efectos mentales y del rendimiento, irritación en los hogares, interferencia con labores cotidianas, el ruido es la más común de las causas de perturbación y trastornos en el sueño de las personas, estos efectos están relacionados con el tema del descanso, preguntamos ya observaron todos los niños que tenemos en colegios, en la localidad en zona de afectación que tienen una perturbación en el día y que luego en la noche cuando van a descansar tienen la perturbación, ¿cómo es la calidad y la situación de su desarrollo intelectual y de su desarrollo en el colegio?

Se determina, hay un informe que presenta la Aeronáutica para sustentar el permiso al ANLA, y uno no entiende cómo y hoy nos preguntamos por qué motivos la Aeronáutica Civil en el informe presentado al ANLA, no incluyó como afectados a los residentes de los barrios Las Brisas, Selva Dorada, el Refugio, Versalles, Internacional, Cámbulos, Las Flores, El Triunfo, La Cabañita, Villa Beatriz, Veracruz, La Rosita, La Isla, Urbanizaciones Rubén Vallejo, San Antonio, Molinos del Abadía, Cofradías 42, 43, 44, Ofir, Villas del Pinar, 6, 7 y 8, y los nuevos sectores afectados con la operación como Ciudad Salitre, Hayuelos y La Felicidad entre otros, ellos no aparecen afectados, pero están ahí con el problema.

Pero además encuentra uno sorpresas como la siguiente: en el informe aparece que en el barrio Puertas de Tejas en Fontibón, están afectadas 9 casas con cuarenta personas, en ese barrio vivo yo y allí tenemos más de doscientas viviendas y más de mil personas y nos afecta la pista uno y la dos, doctor Inti, les voy a hacer llegar cuando en la noche salen por las dos pistas al tiempo los aviones y se escucha bien el ruido de la pista uno y bien el ruido de la pista dos y dicen que solo nueve casas y cuarenta personas, ¿eso de dónde salió?, no sé.

Pero adicionalmente encontramos que hoy estamos expuestos a niveles de ruidos superiores a los 70 decibeles por encima de los permitidos para este caso que son 45, en la Urbanización Ofir fueron y colocaron el medidor, cuando la comunidad se dio cuenta y la Aeronáutica se dio cuenta que ya iban en 120 decibeles, lo quitaron, quitaron el aparato, nunca más lo volvieron a colocar y nunca más nos han dado una certificación, desde hace un año y medio, se nos dijo por parte de la Aeronáutica y quienes contrataron que iban a colocar una serie de aparatos por Fontibón, que nos iban a estar dando el informe de los resultados y esta es la fecha que no ha llegado, estamos esperando cuáles son los resultados.

Y si nos vamos al estudio que hizo el Hospital de Fontibón, que se llama: Diseño de un Sistema de Vigilancia Epidemiológica para los Efectos en Salud por Contaminación Auditiva, determina que los resultados arrojan que en la UPZ Fontibón, Fontibón San Pablo y Capellanía, según los mapas de ruido, exceden los límites permisibles y predominan niveles de presión sonora por encima de los setenta, además se observó que más del 70% de la población total, identificada como correspondiente al ciclo vital de adulto mayor y cerca del 60% de esta población, se ubica en zonas donde los decibeles de presión son por encima de los 70, el Informe Técnico que da la sobreevaluación de los niveles de ruido de aeronaves durante el primer semestre del año 2014, que da la Secretaría de Ambiente, determina que de acuerdo a este informe elaborado por la Secretaría Distrital, la Subdirección de Calidad del Aire, Auditiva y Visual, fue posible verificar los excesos en los niveles máximos permisibles de ruido, en los puntos específicos, basados en el confort acústico propuesto en la Norma Nacional de Emisión del Ruido y Ruido Ambiental vigente en Colombia, que es la resolución 627 del 2006; determinando de esta manera el grado en que la operación de aeronaves irrumpe con dicho confort acústico dependiente del suelo.

Respecto a las excedencias de confort en el horario nocturno, en el horario más crítico debido a que el confort acústico es más exigente entre las 21 horas y las 7 horas, claro cuando una persona ya se acuesta, que su organismo se relaja, que está tranquilo, el mínimo de ruido que exista, inmediatamente lo está afectando, esto ya lo dirá aquí la señora directora de Secretaría de Ambiente, doctora, estamos aterrados y, doctora Gloria, la resolución que acaba de sacar el ANLA, la 1034, donde modifican la licencia, dice y queremos que usted nos lo aclare acá, dice que la Secretaría de Ambiente había sido notificada para que se pronunciara sobre el tema, que igual que la CAR, y que tuvieron plazo hasta el 11 de marzo para que se pronunciaran y que no hay ningún pronunciamiento de ustedes, nos parece grave, pero creemos como lo ha dicho el honorable Representante Inti, que estamos en el momento, que eso que usted dijo el día 1° de julio en la audiencia allá de Fontibón ante los medios, que se pronuncien y lo hagan de inmediato por escrito, colocando la posición de Secretaría de Ambiente en defensa de la comunidad.

Para terminar ya que me queda un minuto, esto no es mentira, esto es una fórmula médica que la da el doctor Jaime Gabriel Becerra Tafur, otorrinolaringólogo de la Universidad Javeriana, mi sobrina tiene 10 años, ya les dice aquí a los padres, paciente con hipoacusia neurosensorial leve, pero le dice, se sugiere evitar exposición a ruidos elevados por su salud, y el caso particular mi hija nació ahí en Puerta de Teja, cada que pasaba un bendito avión, pues uno no conoce, uno no es médico, la niña saltaba, llegó los cinco, seis años y la niña no hablaba, es que está consentida, consentida que cuando la llevamos me tocó a médico particular, me dijo cómo quiere que la niña le hable, si la niña no escucha, en un oído pérdida del 40% y en el otro del 20%, tocó que mi señora saliera del barrio, ubicarlos en otro sector y adicionalmente el problema que no podía empezar con todo un problema de desarrollo de lenguaje, la atrasó en la parte académica y todo nos ha tocado con particulares y aquellas personas que no tienen la capacidad económica, porque me ha tocado ponerle la mano a mi familia, para que me ayude a pagar esos costos de esa medicina privada, y quien no tiene la capacidad entonces qué, esos niños enfermos, esos niños que hoy ya no atienden la parte intelectual en su colegio, esos adultos mayores que ya no pueden dormir.

Simplemente les quiero decir honorables Representantes, aquí y lo dijo doctor Asprilla, se está generando un problema de salud pública y señor representante de la aeronáutica, usted, señor Director con todo el respeto, que bueno que así como insonorizaron todas esas oficinas nuevas del aeropuerto, eso es lo que queremos en la localidad, lo invito a mi casa, lo invito y a mi barrio, para que usted sepa qué es un día y qué es una noche trágica con estos benditos aviones, y ahora con esa medida que están tomando en esa resolución, nos tenemos que unir con Funza, porque nos lavamos las manos, quitamos unas horas del problema de Fontibón y Bogotá, pero le votamos todo el problema a Funza, tanto entrando para aterrizar como para salir, allá también hay seres humanos, allá también hay niños, nosotros no somos los culpables de la improvisación que hubo, nosotros no somos los culpables que en su momento le dijimos a las Autoridades Nacionales y Distritales, no permitan construir más viviendas en Fontibón y más rápido lo hicieron y metieron como 30 conjuntos nuevos.

Entonces concluyo diciéndoles, honorables Representantes ayúdenos, doctor Asprilla, gracias porque como usted lo dijo, la salud y lo que se viene en Bogotá y en Funza, eso no tiene color político, pero sí tiene una sociedad que está mirando la actitud que ustedes van a tener hacia nosotros y a la Aeronáutica, señor director, yo sé que si usted tiene familia, que a sus funcionarios, que por favor piensen con la cabeza, no con unas decisiones económicas poderosas que pueden estar por encima, porque primero está el ser humano. Muchas gracias.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Julio, regáleme unas interpelaciones. Usted me dice que tiene dos miembros de su familia afectados, su sobrina y su hija, regáleme la edad de su sobrina por favor, qué edad tiene su sobrina.

Edil de Fontibón, Julio Acosta:

Mi sobrina tiene 10 años y esa niña cada nada es salga uno corriendo para el hospital.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Bueno espere Julio, su sobrina tiene 10 años, su sobrina ¿dónde vivía o dónde vive?

Edil de Fontibón, Julio Acosta:

Ella vive ahí en Puerta de Teja.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Puerta de Teja, que está dentro de la zona de influencia del aeropuerto.

Edil de Fontibón, Julio Acosta:

Totalmente, estamos a menos de quinientos metros de la segunda pista.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Quinientos metros de la segunda pista, Julio una pregunta, ¿su sobrina vive con usted o vive con su hermana?

Edil de Fontibón, Julio Acosta:

Vive con mi hermana y con el esposo…

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Ya, ahí, ¿en esa casa se hicieron obras de insonorización?

Edil de Fontibón, Julio Acosta:

Allá hicieron una insonorización que yo no sé eso qué tendrá de insonorización, dos vidrios pegados, los colocaron solamente en las habitaciones y con el hospital en su momento hicimos estudios y pasa el avión, se cierran las puertas y todo, y pasa el avión y es la misma vaina, se superan todos los decibeles y el problema en el día cuando los niños están en la casa, los niños no podemos tenernos metidos en el cuarto.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Julio pero venga, regáleme para precisión del debate, ahora vamos a hablar del caso de su hija, ¿qué edad tiene su hija?

Edil de Fontibón, Julio Acosta:

8 años.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Dónde vivía su hija, ahí en Puerto de Teja, la niña nació estando ahí en Puerta de Teja.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Nació en Puerta de Teja, entonces usted me dice que, ¿a qué edad diagnosticaron a su hija?

Edil de Fontibón, Julio Acosta:

A los 6 años porque, Compensar siempre como las buenas EPS de acá todo está bien, no hay problema, cuando ya la llevé al médico particular me dijo ¿cómo quiere que la niña le hable si tiene pérdida por un oído del 40% y por el otro el 20? y aún hoy la niña no la he podido poner en un colegio normal para su actividad educativa, porque hasta ahora comenzó a desarrollar su lenguaje, pero me tocó el sacrificio de sacar a mi señora

del barrio y mandarla con mis suegros para otro sector, que es hacia el sector de Modelia, pero allí nos están impactando otra vez lo aviones y hoy la niña me toca con profesor privado en la casa, para que me la traten de ir nivelando al tema educativo, donde yo creo que ya he perdido por lo menos lo de tres años escolares de atraso con mi hija.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

¿Julio y qué tipo de medidas de insonorización se hicieron en su casa?

Edil de Fontibón, Julio Acosta:

Colocaron unos vidrios, eso parece que los pegaron no sé con qué vaina, dos vidrios en las ventanas de las habitaciones y eso no sirve.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

¿Eso cuándo se hizo Julio?

Edil de Fontibón, Julio Acosta:

Eso se hizo hacia el año 2001, 2002, pero mucho más grave doctor, es que en muchas Urbanizaciones como la Cofradía, fueron y los colocaron unas cuestiones en las tejas y a la gente le tocó quitar todo eso, porque se volvió una ratonera y a parte de la ratonera que se volvió, generaba ya unos problemas graves de mucho calor y mucho olor que comenzaba eso a votar, que comenzó a enfermar a las personas.

Por eso hemos pedido que se hagan una auditoría; barrio por barrio, sector por sector, donde se hizo la insonorización y donde no se hizo, y como le digo, ¿en Puerta de Tejas 9 casas cuando hay más de cien casas?, ¿qué pasa?

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Muchas gracias, Julio.

Edil de Fontibón, Julio Acosta:

A ustedes muchas gracias. Ojalá que no tenga algún día que estar acá y estar lamentando porque algún ciudadano haya perdido la vida por su tema de salud, por este tema.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Gracias doctor Julio, Edil de Fontibón.

Tiene la palabra Marcela Ortiz de Asosalitre.

Asosalitre, Marcela Ortiz:

Buenos días a todos, agradecerle al señor Inti, por el espacio que nos abre y que seamos por fin escuchados como comunidad.

Yo vengo en representación de Ciudad Salitre y quiero hablar por el inicio en cuanto al progreso, siempre hemos hablado de progreso a nivel de país, pero nunca nos han tenido en cuenta frente a los impactos y a los daños que se genera como comunidad, frente a eso hay una situación y vemos que ni siquiera, Ciudad Salitre fue contemplada como una zona de afectación, que me parece gravísimo, cuando vemos que en la operación del aeropuerto El Dorado, sí fuimos tenidos en cuenta dentro del mapa de influencia, pero no como el daño que se genera, estamos hablando que dentro de las curvas que hacen y de los modelos que manifiestan, estamos dentro de los decibeles del 65, que se supone que es el mínimo permitido, pero no se ha contemplado en la frecuencia que se genera el impacto de los aviones, en el día tenemos muchos distractores, ¿pero en la noche qué?, no tenemos nada, frente a esa situación nos hemos venido acostumbrando los ciudadanos de Ciudad Salitre a escuchar la televisión muy alto y a esperar que en la noche tengamos que verla interrumpidamente y todavía nos dicen que somos una comunidad que no está afectada por el aeropuerto.

Pero vemos que dentro de nuestras zonas hacen todos los giros, todos los aviones, ahora vemos que dentro de una de las medidas en su momento que se contempló, era el control del peso de los aviones y vemos que extrañamente por ser una medida onerosa para la Aeronáutica, decide retirar el tema del pesaje de los aviones, yo no me imagino si de pronto del distrito se entrara a verificar que el mantenimiento de los semáforos fuera oneroso, tuviéramos que quitar la medida de los semáforos, creo que no estamos siendo consecuentes cuando hablamos de progreso, cuando vemos que ese progreso está siendo avasallador con una comunidad y a la cual no se ha tenido en cuenta.

Vemos dentro de los estudios que hicieron, que ni siquiera sobre pasó el tema de la medida del ruido sobre la calle 85 y de la 68 a la 85 quedamos perdidos dentro del mapa de influencia, hay que contemplar que Ciudad Salitre es una zona de propiedad horizontal, donde tenemos casi conjuntos que pueden estar sobre los 8 y 10 niveles, de los 8 y 10 pisos, ¿será que ahí no estamos contemplando que también nosotros tenemos efecto de ruido?

Ahora, hablaban en su momento de hacerlo progresivo, claro, es que el aeropuerto no lo estamos contemplando ni para dos, ni para tres años, el aeropuerto su operación debe ser casi que infinita, por lo mismo la comunidad también debe ser contemplada dentro de los estudios y hay que mirar que en los estudios que se elaboraron en el 2009, el hospital de Fontibón, también se pronunció y se pronunció también sobre la zona de Ciudad Salitre, donde ellos también nos están diciendo que nosotros estamos siendo afectados por el ruido, si bien es cierto que la población más cercana y que obviamente es la que mayor impacto ha tenido, no podemos dejar a un lado lo que es Ciudad Salitre, que también está contemplado dentro de eso, yo le pido nuevamente a la Aeronáutica que miremos ese tema, que no pude ser solamente un desarrollo sostenible y lo estemos viendo en el tema económico, debe ser igual para la comunidad, en una comunidad que escasamente se le ha mirado a rasguños, porque no se ha tenido en cuenta realmente su impacto.

Nosotros estamos mirando y hacemos peso contra lo que se había hablado y había hablado la doctora Gloria y era tener el tema de las tasas aeroportuarias, cómo para todos hemos tenido y hemos visto que se han generado algunos valores para algún tipo de solución a nuestro país, pero para este caso no se ha tenido en cuenta, entonces nuevamente recalco que sí es importante que se evalúe toda la operación y todo el impacto, todo el mapa de influencia de la operación y que Ciudad Salitre sea reconocida como una Zona de Impacto a la cual también merece mitigar ese daño que viene generando el aeropuerto El Dorado. Gracias.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Muchas gracias Marcela.

Por favor tiene la palabra Andrea Castro Latorre, Alcaldesa de la Localidad de Fontibón.

Carlos Losada, Edil de Fontibón.

Edil de Fontibón, Carlos Leonardo Lozada Carvalho:

Muchas gracias y muy buenos días y un honor estar acá en esta comisión que maneja los temas ambientales, lástima que no tenemos pues más quórum, puesto que esto es un tema trascendental, esta Sesión muestra las falencias del sistema de licenciamiento ambiental en Colombia, la ausencia del ANLA, la verdad no es la primera vez que se invita, yo soy egresado de la maestría de medio ambiente y desarrollo de la nacional y allá se han hecho unos debates sobre el tema de licenciamiento y siempre se excusan.

Y es triste porque, y lo sorprende a uno, esperábamos que esto no se presentara, la CAR, la autoridad ambiental y en la región y por supuesto la Secretaría de Ambiente emitieron conceptos negativos, por cuanto esos estudios de impacto que hace la Aerocivil en este momento, muestran deficiencias y eso de nuevo va con el tema de las fallas, de la laxitud que tenemos nosotros en el ordenamiento sobre licenciamiento ambiental, que eso lo deberíamos tomar esta Comisión en algún momento lo debería asumir, junto con el Ministerio de Medio Ambiente, tenemos unos procedimientos, unos requisitos que son completamente subjetivos y eso lo demuestra, se demuestra acá y eso es lo que toman en cuenta seguramente para dar esta ampliación.

Entonces, sé que van a hacer una presentación, entonces quiero que nos concentremos y hago esta pregunta que es lo que acá se expone, se dice que se va a hacer, o sea, los aviones van a salir por el lado de Funza que no va a afectar tanto a Bogotá, esto se da siempre y cuando los regímenes de vientos lo acepten y normalmente los regímenes de viento siempre les toca salir por Bogotá, entonces o en su mayoría de tiempo, por eso se presentan esas incoherencias y esas afectaciones para la población.

Segundo, tenemos que dicen que la mayoría de la flota es de última generación, pero la mayoría de la flota puede ser más del 50%, en este momento no dicen que es alrededor del 70%, ese 30% por el cual estamos siendo afectados y de nuevo sí, lo que dice el compañero de Fontibón Julio, los invitamos a que vayan, hay algunos barrios donde uno sale y tiene que taparse los oídos porque la afectación, a uno le duelen los oídos de estar ahí, ojalá que cuanto tengamos el ciento por ciento de esta flota, sobre todo la de carga, se considere la ampliación y además con esa última tecnología también hay suficiente ruido, es bastante comprometedor cuando uno se encuentra en los barrios, eso es el noroccidente de Fontibón y también en Engativá, donde he vivido, ha vivido mi familia.

Entonces yo sí, uno ruega que esto se suspenda, rogamos ahorita también a las Entidades competentes que reiteren su posición, que reiteren de verdad la inconveniencia, que reiteren así como lo dijeron en diferentes escenarios las falencias del estudio de impacto ambiental, emitido por la Aerocivil, es la que lo da el Ministerio, entonces eso es lo que estamos acá pidiendo y agradecemos por supuesto al honorable Inti Raúl Asprilla, que hace esta citación y solicitamos a la comisión de temas ambientales que esto lo revise a lupa, ustedes saben que son tomos enteros lo que se estudian, pero eso demuestra que esos tomos enteros definitivamente hay laxitud para su revisión y por eso no nos estamos oponiendo al progreso, sabemos esas inversiones tan grandes que se hacen en el aeropuerto, sabemos que Bogotá tiene muchas perspectivas, pero no puede ser sobre una cantidad de personas que se ven afectadas, niños, adulto mayor y así no puede darse el progreso.

Entonces reiteramos, eso también lo solicitamos al ministerio que no se encuentra acá presente. Muchas gracias.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Gracias a usted Edil de Fontibón, Carlos Lozada.

Tiene la palabra Germán Moreno, Edil de Engativá. ¿Si se encuentra?, sí.

Edil de Engativá, Germán Moreno:

Muy buenos días para todas y todos, agradecerle en primer lugar al doctor Inti Asprilla, por este importante debate, saludando al doctor Lenis, a los funcionarios del distrito que hacen presencia en este recinto y lamentar profundamente la ausencia de los demás funcionarios citados y que no es solamente en este recinto en donde no hacen presencia, sino que igualmente en las Juntas Administradoras Locales tanto de Fontibón como de Engativá se han invitado, en varias oportunidades e igualmente no acuden a los espacios allí a conocer directamente las preocupaciones de las comunidades.

Pero aprovechando el espacio debo manifestar que lo que tiene que ver con la localidad de Engativá, las personas afectadas allí en esta localidad son más de quinientas mil, me sorprende la cifra que escuché por acá de una persona de Fontibón donde dice que las personas afectadas son doscientas mil, si solamente en Engativá tenemos medio millón de personas afectadas, porque vamos a hacer el censo en el corredor que hay entre la calle 26 y la calle 80, entre la Avenida carrera 68 y la carrera 126, establezcamos el verdadero censo y allí nos damos cuenta indiscutiblemente de la cantidad de personas afectadas e indiscutiblemente quienes con mayor rigor sufren esta afectación son los niños y los adultos mayores.

Encontramos como especialmente en la UPZ-74, ya se han hecho varios estudios y los niños y los jóvenes que estudian especialmente en esta UPZ, tienen unos problemas de aprendizaje inferiores en un 25 a 30%, a lo que tienen los estudiantes de la misma localidad de otras UPZ, entonces me parece que es importante que hoy en este debate finalmente sabemos que es una tarea de largo aliento y de tiempo, pero que indiscutiblemente podamos encontrarle la solución más adecuada a esta problemática que afecta especialmente a estas dos localidades, Engativá y Fontibón e igualmente a las poblaciones de Funza y Mosquera.

Porque es que aquí ya lo han dicho, no se trata de retirar el problema o tratar de mitigar el problema en estas dos localidades y trasladárselo a los municipios cercanos a Bogotá y especialmente Funza, me parece que hoy, ahora cuando escuchemos al doctor Lenis,

dando las respuestas a todas las inquietudes que hemos planteado acá, esperamos como miembros de la comunidad que indiscutiblemente tengamos una respuesta satisfactoria para evitar las enfermedades que ya se están generando especialmente con los niños, porque la verdad quienes hoy más están sufriendo son los niños y si nosotros decimos que los niños son la prioridad en este país, entonces por qué hoy nosotros no ponemos de nuestra parte lo mínimo para garantizarle los derechos a estas futuras generaciones que se están desarrollando en estos territorios.

Como ya los demás temas los han tratado las personas que me antecedieron en el uso de la palabra, solamente escucharé con atención las respuestas que nos tienen tanto las Autoridades Distritales, como las Autoridades Nacionales, para que definitivamente podamos encontrar la solución.

Muchísimas gracias.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Gracias a usted Germán Edil de Engativá.

Tiene la palabra Lilia Abella, Coordinadora de la Mesa Aeroportuaria de Engativá.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Señora Lilia me permite un segundito es tan amable, siga señora Lilia tiene la palabra.

Coordinadora de la Mesa Aeroportuaria de Engativá, Lilia Avella:

Buenos días a todos y todas, un saludo muy cordial al Representante Inti Asprilla, que decidió avocar este tema y que como lo anunció en la audiencia pública, llevaría a cabo la convocatoria de un debate sobre este alarmante tema que afecta profundamente a miles de ciudadanos y ciudadanas en toda la Región Occidente de Bogotá y de la Sabana de Occidente de Cundinamarca.

En primer lugar quiero decir que Engativá es un territorio en el cual sus límites Ambientales le caracterizan, por un lado tres humedales, Jaboque, Juan Amarillo, Santa María el Lago, El Jardín Botánico, pero hay una afectación ambiental profunda generada, precisamente después de la Comunidad, no antes, porque es que Aerocivil nos dice, pues no vivan por ahí, para qué viven junto al aeropuerto, no es que la comunidad de Engativá llegó cuatrocientos treinta y siete años antes que el aeropuerto El Dorado, primero hubo comunidades, después hubo aeropuerto y es el aeropuerto el responsable de acompasar la modernización y del desarrollo que toda la comunidad respaldamos absolutamente, con los derechos ciudadanos, con los derechos de los seres humanos que habitan a lado y lado del aeropuerto, como lo han hecho cantidad de aeropuertos más modernos que El Dorado en el mundo, que saben compartir vida ciudadana, calidad de vida de las comunidades, con el desarrollo, con la modernidad, en Bogotá no, en Colombia no, el aeropuerto El Dorado desata toda su modernización dentro de las mallas del aeropuerto y se olvida que al lado hay comunidades y este es el error central de todo este propuesta del desarrollo y la modernización aeroportuaria, olvidar que hay seres humanos que habitamos al lado de este proyecto.

De manera que yo quiero hablar de una Localidad de un millón trescientos mil habitantes, doscientos setenta y nueve barrios, y una población enorme afectada con el proceso de modernización, hay que decir que en Engativá ya tenemos 24 horas de sobrevuelo de aviones y entonces con lo que nos informaban en la última actividad con ANLA, sí iba a haber un cambio de operación y de los círculos de vuelo, del aire, pero resulta que cuando nosotros en Engativá vemos, nos van a atravesar una cantidad de vuelos encima de Engativá, porque claro tratan de quitarle la afectación a Fontibón, entonces van a afectar Engativá y objetivamente la afectación para la Sabana de Occidente va a ser violenta en materia de ruido y no vemos aún con claridad, modernización de los aviones que van a circundar el cielo bogotano, no lo vemos con claridad, pasarán algunos años.

En consecuencia, yo quiero decir que además del ruido que es algo gravísimo, la Universidad de Antioquia hizo un Informe y efectivamente los habitantes de Engativá, Fontibón y ahora dentro de poco tiempo Sabana de Occidente, sí hemos perdido capacidad auditiva, efectivamente, 65 decibeles de afectación sobre los oídos de miles y miles de ciudadanos, generan daño independientemente de que haya tapones, de que coloquen algunos vidrios de seguridad, que pongan mallas allá de una espuma que efectivamente o de un material que efectivamente atrae los roedores, porque es fácilmente consumible por ellos y ajeno a eso hay daños auditivos que están claramente demostrados; pero hay otras afectaciones, el subsistema vial del macro-proyecto aeroportuario, ha generado también atraso en los barrios que colindan con el mismo y les quiero decir que además a las comunidades nos ponen a pagar a través de la valorización, vías que como la Avenida José Celestino Mutis que conecta el centro de Bogotá, con Flandes que será futuro aeropuerto de carga y hoy el futuro aeropuerto Madrid, que será un alternativo que tienen previsto, esa avenida José Celestino Mutis la hemos pagado los habitantes de Engativá, hace como doce o catorce años, hemos pagado tres veces valorización y además trae como consecuencia que muchos habitantes que tenían vivienda sobre la futura avenida José Celestino Mutis, van a ser retirados del territorio, una afectación vial.

El desplazamiento obviamente, hoy salió en *El tiempo* el tema del Plan Porta del Dorado, el Plan Porta que es un proyecto de desarrollo comercial altísimo para el país, que da lugar igualmente a una afectación a la comunidad, el tema del impedimento de construcción de colegios, de hospitales, el tema de las llantas, Representante Inti, Representante Inti, yo quiero que usted tome nota sobre otra afectación ambiental además del ruido que en Engativá estamos denunciando es, la frenada de los aviones genera un humo que está llegando a la población de Engativá, pueblo generando un daño gravísimo pulmonar y respiratorio, a niños, niñas, adultos y adultas, es un olor terrible cada vez que frenan los aviones en la primera Pista del aeropuerto y sabemos que si no hay una decisión sobre esta materia, el tema con la entrada de nueva carga de aviones en esa primera pista, para solucionar que la segunda pista no tenga tanta afectación, pues va a ser un dolor de cabeza muy profundo para los habitantes.

Igualmente la parte de Engativá, la parte Oriental del aeropuerto, es decir, Normandía y demás barrios tienen la misma afectación del sector Salitre que la compañera ya ha señalado.

Y termino diciendo que el problema más grave que tiene la licencia que ha expedido ANLA, sobre el tema de la ampliación del horario de funcionamiento de los aviones, es que real y efectivamente no contó con la participación ciudadana, porque cientos de estudios interesantísimos que presentó la comunidad en las audiencias, simplemente no fueron tomados en cuenta, el tema de la participación ciudadana es un argumento que vamos a presentar en tutelas y demás acciones que tomará la comunidad de Engativá, para decir, que no estamos de acuerdo con la ampliación de las 24 horas, mientras no haya un consenso, unos acuerdos con la comunidad que permitan garantizar los derechos de los ciudadanos y ciudadanas de nuestro territorio.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Muchas gracias.

Tiene la palabra Bryan Amaya, Personero delegado de Funza.

Personero Delegado de Funza, Bryan Amaya Sánchez:

Bueno días, muchas gracias por la invitación; para comenzar el municipio de Funza no está en contra del progreso, de ninguna manera, pero el progreso tiene que ir de la mano de los derechos de los ciudadanos, el progreso no puede ser aplastante, es preocupante para una institución como la Personería ver que el estudio presentado por la Aerocivil, tiene falencias, muchas falencias, muy graves y aun así el ANLA, lo aprueba, lástima que no esté aquí el Representante del ANLA.

La CAR, emite un concepto sobre el estudio ambiental realizado por la Aerocivil, donde evidencia en una forma técnica todas las falencias con las que cuenta este estudio ambiental para su aprobación y aun así el ANLA lo aprueba, que el estudio ambiental tiene problemas de procedimiento frente a la socializaciones realizadas por las comunidades, como quiera que reúnen a personas y les dan un sándwich, toman lista y esa fue la socialización, como quiera que se denunció, utilizan nombres de funcionarios públicos como el mío, en que asistíamos a una reunión para X tema y aparecen esas listas aportadas al proceso de licenciamiento como si fueran socializaciones con la comunidad de Funza.

Preocupante para el municipio que lo que se va a hacer es acrecentar un problema social de las comunidades que ya…

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Una interpelación, que pena con usted, usted me aclara lo de las listas, usted me dice que esas listas fueron entregadas por la Aeronáutica Civil, o por la ANLA, no entiendo bien, si usted me aclara eso.

Personero Delegado de Funza - Bryan Amaya Sánchez:

Las presentó la Aeronáutica Civil, dentro del Proceso de Licenciamiento, eso fue una situación que se denunció al ANLA, en las audiencias públicas realizadas, con el número de folio y las fechas de las diligencias.

Es preocupante que en vez de solucionar problemas que ya se vienen presentando desde hace muchos años en Bogotá, con las comunidades de Engativá y Fontibón, ahora lo que se va es a incluir otra comunidad más, es el municipio de Funza, teniendo en cuenta que somos y tenemos gran parte de la pista y algunas construcciones del aeropuerto se encuentran en jurisdicción, en predios de municipio, el municipio no ve, o la comunidad no ve ningún tipo de beneficio del funcionamiento de su vecino el aeropuerto El Dorado, únicamente ve impactos negativos, como quiera que no tenemos, si bien estamos pegados al aeropuerto, utilizan nuestras Vías Veredales, las cuales están destrozadas.

No hay un censo en el Estudio Ambiental que diga qué personas viven cerca al aeropuerto para ver qué tipo de mitigación se pueda ver a futuro, pero reitero más preocupante aún, que el estudio teniendo todas estas falencias, el ANLA lo apruebe, entonces si yo paso un estudio de impacto ambiental que tiene tantas falencias, pues hubiese sido mejor no pasar nada y dar la licencia, aprobarlo, qué objeto tiene presentar un estudio de impacto ambiental que en la misma resolución dice que no contempló muchos aspectos esenciales, pero aun así aprueba el licenciamiento, ¿qué objeto tiene eso?, ¿qué imagen se le da a las comunidades que intervienen y están siendo afectadas por el licenciamiento?.

El estudio ambiental frente a procedimientos, frente a, por ejemplo, se toman, se hicieron aquí en Colombia la norma establece que en el suelo rural agropecuario, no pueden pasar los decibeles de 55 decibeles y 65 en las demás zonas, cuando en las tomas de sonido realizadas por la Aerocivil, en las que tuve la oportunidad de participar, los aparatos marcaban hasta ochenta y nueve decibeles, ¿pero qué hacen?, se promedian las tomas y les da los sesenta y cinco o los cincuenta y cinco exactos, yo les pregunto a todos ustedes, ¿ustedes escuchan el ruido promediado, o el real?, el real, y más aún que si se aprueba el funcionamiento como se dijo aquí en la Resolución, el número de operaciones por hora aumentará, es de precisar que para el municipio de Funza nosotros tenemos una zona muy importante de humedal, el Humedal Gualí, el cual está protegido y del cual la resolución lo que dice es que si bien es cierto en el estudio de impacto ambiental no se tomaron en cuenta algunas especies, que simplemente inclúyanlas, es decir, qué tipo de análisis hizo la autoridad ambiental para la aprobación de licenciamiento, en mi opinión fue muy pobre y lo que están haciendo es generar una problemática social, de vulneración de derechos de las comunidades, de unas comunidades de Fontibón, de Engativá y de nuestro municipio de Funza, lo que van a hacer es acrecentar un problema social.

Vuelvo y reitero, un punto esencial en un estudio ambiental que en los cuales hay impacto a una comunidad es por lo menos hacer un censo de la comunidad aledaña, para ver cuál es su estado médico actual, pero es algo que no se presentó dentro del estudio, reiteramos la posición del municipio de Funza es, estamos en pro del progreso, pero no del progreso aplastante que pasa por encima de los derechos de los ciudadanos, cuando se supone estamos en un Estado Social de Derecho y lo que prima son los derechos de los ciudadanos, más del medio ambiente que es de todos los colombianos y el derecho a la salud de las comunidades afectadas.

Yo les pido y les solicito que revisen la resolución, que revisen el concepto que emitió la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR), que fue negativo al Estudio presentado por la Aerocivil y que el

por qué la Autoridad Ambiental, el ANLA, con todas estas falencias que ameritarían negar el licenciamiento ambiental, lo otorgan. Muchas gracias.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Doctor Amaya, regáleme una serie de interpelaciones. Usted es personero, municipio de Funza, funcionario delegado, ya. Entonces yo tengo una pregunta y es, usted como Personero evidenció que se haya hecho como tal, un inventario de las unidades habitacionales de tipo rural en Funza por parte de la Unidad, yo les pido de verdad a las barras es una cosa y yo le pido a usted Presidente no interrumpir mi intervención.

¿Usted evidenció durante ese Proceso que además usted denuncia que es una falsedad respecto a una reunión, usted como Personero evidenció que por parte de la Aeronáutica Civil para la elaboración del estudio de impacto ambiental, que es la base técnica y que es lo que le da el sustento, es el origen, mejor dicho es la base técnica de esa modificación del diseño ambiental, usted observó que la Aeronáutica Civil, hubiera hecho un censo de las unidades habitacionales y hubiera hecho un estimativo de los costos de hacer una insonorización eficiente, con una tecnología adecuada, ¿usted lo observó durante ese Proceso, o no lo observó?

Personero delegado de Funza, Bryan Amaya Sánchez:

No, y dentro del estudio que le hicimos, valga la redundancia, el estudio de impacto ambiental para poder intervenir las audiencias públicas, no se tocó ese tema, no hay un censo como tal.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Muchas gracias, señor Personero.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Gracias Personero delegado de Funza.

Tiene la palabra Jady González, delegada de la Alcaldía de Funza.

Delegada Alcaldía de Funza, Yady Dulfay González Ovalle:

Muy buenos días, un cordial saludo de parte del señor Alcalde, Jorge Enrique Machuca López, se excusa por no haber podido asistir a la audiencia.

Nosotros como municipio de Funza no estamos en desacuerdo con el desarrollo del país, pero sí solicitamos que este desarrollo sea sostenible y sustentable en el tiempo, que no vulnere nuestros derechos tanto socio-económicos, ambientales, de salubridad y del libre descanso.

Dentro del estudio nosotros como municipio de Funza presentamos las evidencias, en donde el impacto ambiental tiene falencias metodológicas ya que no toma en cuenta el análisis cualitativo, debilidades en la construcción en el modelo matemático de los niveles de riesgo del ruido, el estudio biótico es incompleto y mediocre, no realiza estudios de afectaciones a la salud humana a profundidad, falta estudio de daño estructural ocasionado por el ruido a las construcciones, no se realiza el estudio económico a profundidad, no establece planes de prevención, mitigación y compensación, no muestra la realidad de los hechos acontecidos con la comunidad y no presenta un estudio de ruido real.

Igualmente para el municipio de Funza el aeropuerto internacional El Dorado tiene una grave afectación, ya que tenemos un humedal que cuenta con 1.092 hectáreas, escuchen bien, 1.092 hectáreas de humedal, de las cuales setecientas hectáreas se ven afectadas directamente por el ruido de los aviones, en este momento tenemos 33 especies de avifauna en el humedal Gualí, el cual fue declarado en febrero por la Car, como reserva ambiental, de estas 33 especies hay 33 especies migratorias en vía de extinción, las cuales en el estudio ambiental no fueron tomadas en cuenta, debido al ruido el humedal Gualí ha presentado afectaciones en toda la parte de su ecosistema estructural, en donde las especies se han visto amenazadas y han tenido que retirarse del humedal, el humedal ha presentado también afectaciones ya que queda cerca al aeropuerto y también hay un ala del humedal que queda dentro del aeropuerto.

En visita que hicimos en mayo del 2013, nosotros presentamos la evidencia tanto a la Contraloría, a la Procuraduría, a la Fiscalía y a la ANLA, en donde evidenciamos que el aeropuerto y la Aeronáutica estaban rellenando el Humedal, rellenaron más o menos dos hectáreas de Humedal y no se hizo absolutamente nada, hasta el año pasado la CAR de la Calera de hecho, no Faca, la CAR fue los que les coloco una sanción, pero ya para que, ya estaba rellenado el humedal y lo siguen rellenando, rellenaron más o menos unas tres kilómetros, unas tres hectáreas y dejaron simplemente un espejo de agua, como por dejar algo.

Igualmente para nosotros nos vemos afectados en toda la parte agrícola, avícola y ganadera, tenemos desvalorización de nuestros predios, en el estudio que hicimos a finca a finca por toda la vereda la Florida, Hato, Casablanca, Cacique, evidenciamos que los niveles de ruido llegan hasta 87 decibeles y esto es área rural, la ley dice que en el área rural se debe tener 55 decibeles, no 65 decibeles, y esto no lo cumple la Aeronáutica.

Igualmente, ¿dónde están las multas efectivas a las aerolíneas que incumplen estos decibeles?, nunca se ha impuesto una sanción, nosotros nos vemos afectados gravemente por el ruido de las aeronaves, tanto en la parte rural como en la parte urbana, tenemos evidencia que los aviones pasan y sobrevuelan por el área urbana del municipio de Funza, evidencias que hicimos llegar a la Contraloría, la Fiscalía y a la Procuraduría y no se hizo absolutamente nada, nos parece el colmo que el ANLA haya aprobado mediante la Resolución número 1034 una modificación de un aeropuerto sin haber tenido en cuenta todos los aspectos y todas las afectaciones reales que tiene la comunidad tanto de Funza, Engativá y de Fontibón.

Nosotros no estamos en desacuerdo con el desarrollo, pero sí necesitamos que se generen las Leyes que sean necesarias para captar o crear los recursos que garanticen la mitigación y la compensación a las comunidades; igualmente nos parece el colmo que el ANLA no haya tenido en cuenta la sentencia del río Bogotá, como ustedes saben el río Bogotá debemos preservarlo y el aeropuerto en el año 98 corrió el cauce del río Bogotá y la afectación del río Bogotá dentro del municipio de Funza la hace el aeropuerto internacional El Dorado y no el municipio de Funza y sin embargo, en la sentencia solamente nos castigaron a nosotros como municipio y no a la Aeronáutica Civil.

Igualmente, tenemos evidencia en donde el aeropuerto vierte en residuos al río Bogotá, evidencia que mandamos también a la Procuraduría, a la Fiscalía y a la Contraloría y no hicieron absolutamente nada.

Solicitamos que se realice nuevamente el estudio de impacto ambiental y que se derogue la Resolución número 1034, que se haga un nuevo estudio ambiental con mesas de concertación y con un ente internacional que verifique que todas las acciones se hagan de acuerdo a los protocolos internacionales. Muchas gracias.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Muchas gracias a usted, Yadi González.

Señora Secretaria, sírvase verificar el quórum por favor.

Subsecretaria Martha Cecilia Moreno Dávila:

Sí, señor Presidente, le certifico que hay Quórum Decisorio.

Puede someter a consideración el Orden del Día.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Se somete a consideración el Orden del Día, ¿aprueba la Comisión?

Subsecretaria Martha Cecilia Moreno Dávila:

Ha sido aprobado, señor Presidente.

Presidente (e); honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Se somete a consideración Sesión Informal, para seguir escuchando a la comunidad.

Subsecretaria, doctora Martha Cecilia Moreno Dávila:

Ha sido aprobado, señor Presidente.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Tiene la palabra Roberto Organista, concejal de Funza

Concejal de Funza, Roberto Organista Insuasti:

Muy buenos días para todos, un saludo muy especial para la honorable Mesa Directiva de la Comisión Quinta, un saludo muy especial para el Representante Inti Asprilla, copartidario del Partido Alianza Verde, quien nos hace esta cordial invitación para hacer seguimiento de una manera importante y tangencial dentro del control político que se hace dentro de estas instituciones legislativas, un saludo a mis compañeros concejales del municipio de Funza y a toda la planta de personal administrativo y personería del municipio que se hace presente, así mismo a los compañeros de Facatativá y Fontibón, que venimos en el día de hoy en aras de aportar y de defender esta misma causa que es la afectación ambiental que genera la circulación 24 horas del aeropuerto El Dorado.

Yo quiero comenzar haciendo como un resumen de todo lo que ha venido sufriendo el municipio de Funza y Sabana de Occidente, durante estos 478 años que tenemos en este momento, en donde no solo en este momento somos víctimas del impacto que genera el aeropuerto El Dorado en su circulación 24 horas en la pista sur que colinda evidencialmente sobre nuestro casco rural, sino que también hace un par de años estábamos en estos mismos recintos con un tema grave que era el tema de la circulación o de la puesta en marcha del proyecto de los 500 mil vatios de la Esperanza que quería traer hacia Bogotá; entonces es un tema complejo siempre que los procesos evolutivos, no solo de la región sino de Bogotá comienza su crecimiento, como nosotros en el municipio vivimos afectados y es una lucha constante para no dejarnos aplastar por el progreso no solo de Bogotá sino de la región.

Y como en este caso podemos evidenciar que no solo se hace un tema o se logra pasar por encima de los derechos de los ciudadanos, sino que no solo se pone atención a los estudios que previamente ya se habían realizado por medio de la administración.

En el tema medio ambiental, el municipio de Funza había, en convenio con la Universidad Nacional, hecho un estudio de los impactos ambientales que generaba la circulación 24 horas, o el funcionamiento 24 horas de la pista, los cuales no han sido tenido en cuenta y que en la audiencia pública la misma Universidad Nacional hizo ponencia, la cual quedó radicada, en donde era totalmente negativo el procedimiento de este proyecto, en donde realmente no se respetan, no solo los derechos de los ciudadanos, sino, no se evidencia la afectación que hacia los ecosistemas van surtiendo, como por ejemplo en las mediciones se ponen únicamente 20 puntos, los cuales ni siquiera son cercanos a la pista o a los puntos de influencia y como por otro lado se van promediando, ya lo mencionaba mi compañera Yadi y mi compañero Bryan, personero delegado, el ruido no se puede promediar y es imposible que nosotros como municipio y en compañía de la Universidad Nacional, hayamos evidenciado unos promedios totalmente distintos, unos decibeles totalmente distintos a los que evidencia el ANLA y en lo que evidencia la Aerocivil y cómo pese a las distintas presentaciones que van haciendo, la oposición del municipio, de las comunidades es rotunda y no es tenido en cuenta cada uno de los ítems que nosotros vamos presentando de una manera técnica, de una manera profesional y como para evidenciar el tema, en la Resolución número 1034 en su artículo 8º, la recomendaciones que dan es: presentar en seis meses el estudio de los impactos ambientales, presentar en seis meses la afectación a la especies y como no realmente son parte del estudio técnico en el cual deberían ser parte fundamental dentro del tema decisorio y como abiertamente hacen una serie de recomendaciones sin poner fechas, como por ejemplo, hacer socializaciones con la comunidad, como por ejemplo, unirse con los Líderes Comunales para lograr una asertiva comunicación con la comunidad.

Son temas que son vacíos y que realmente no van a beneficiar en absolutamente nada al municipio y por el contrario, día a día perjudican, Dios no quiera una catástrofe como la que ocurrió en Madrid hace 30 años, llegue a ocurrir en este momento en el municipio de Funza, ni siquiera tenemos vías de comunicación con el aeropuerto para lograr una atención inmediata con las centrales de riesgo, que en ningún momento se han hecho reuniones con el Comité de Riesgos del Municipio para crear una estrategia, que en ningún momento se ha presentado ni la Aerocivil, ni el aeropuerto con intención con la administración municipal para fortalecer nuestro hospital, hospital que hasta hace poco no era certificado y que en este momento es de un primer

nivel, que en una emergencia área, así no la quieran reconocer, porque según los estudios dicen, es el sistema de transporte más seguro, pero no estamos exentos que ocurra, que no solo va a afectar a Funza sino muy seguramente a Sabana Occidente con más de 500 mil habitantes, que entre Funza, Mosquera, Madrid y Faca, estamos residiendo en el momento ¿cómo vamos a llegar a socorrer?.

Y que por otro lado, día a día nos afecta no solo en el uso de nuestras vías con la construcción que se hace, sino que hacen caso omiso a los compromisos que debe haber, no solo de mantenimiento sino de restauración de sus vías.

Y que por otro lado, en todo lo que tienen que ver sistemas de bomberos, con sistemas de emergencias, nunca se ha visto la voluntad, sin tener en cuenta además que al momento de ser parte la pista sur en terrenos del municipio de Funza, nunca hemos visto el pago ni de una industria y comercio, ni de un predial que en este momento deberían ser causales, obviamente de beneficio hacia el municipio de Funza.

Entonces realmente estamos pidiendo como Corporación, como Concejo Municipal, el acompañamiento de ustedes como Ente Legislativos supremos de la Nación, que nos acompañaran y que si no fuera mucho pedir pudiéramos crear comisiones accidentales en donde podamos llegar a observar cual es realmente el perjuicio, no solo para el municipio sino para los distintos sectores que vienen afectando, Engativá y Fontibón y que desde aquí ustedes puedan evidenciar que no es carreta lo que estamos viniendo hablar las comunidades, que lo que estamos pidiendo es acompañamiento, que no se nos atropellen los derechos.

Y que por otro lado, realmente los procesos que vengan surtiéndose sean concertados y no impuestos, que la supuesta socializaciones son una farsa completa, que evidenciábamos en uno de los catálogos que postulaban ellos hasta la foto del Personero delegado y de la doctora Yadi que aquí están, como socializaciones cuando ellos fueron hacer una visita a los espejos de aguas únicamente y que esas evidencias fueron postuladas y esas quejas fueron impuestas en su momento y que absolutamente nada se hizo.

Entonces realmente pedimos ante ustedes una voz que como coloquialmente dice una compañera concejal, no sea una pelea de tigre con burro amarrado, sino que realmente las comunidades sean escuchadas y que no sean impuestos estas resoluciones tan ilógicas e irrisorias hacia lo que tienen que ver de los derechos de la comunidad, que les pedimos que hagan un análisis de lo que dice ese resuelve, que esos artículos no tienen sentido, que son abiertos, que realmente no tienen ningún punto claro en cuanto deben cumplir los requisitos que allí se están exigiendo y que por otro lado se evidencia la falta de los estudios que realmente sean concretos, que sean soportados por alguna universidad o instituto que realmente tenga conocimiento y que por lo contrario nosotros los tenemos y que si en algún momento se requiere podemos aportarlos.

Realmente muchas gracias por el espacio y que ojalá sea el escenario para comenzar nosotros a tener un respaldo fuerte desde la instancia nacional.

Representante Asprilla, de verdad muchísimas gracias por su invitación.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Gracias, Concejal.

¿Aprueba la Comisión volver a Sesión Formal?

Subsecretaria, doctora Martha Cecilia Moreno Dávila:

Sí lo aprueba, señor Presidente.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Tiene la palabra el honorable Representante Inti Asprilla.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Presidente, ya para ir recapitulando lo que se ha hecho en medio de este debate, el objetivo de la sesión informal, era que escucháramos diferentes puntos de vista de las comunidades afectadas, escuchamos representantes de la localidad de Fontibón, representantes de la localidad de Engativá y representantes del municipio de Funza.

Recapitular y también pido que quede como constancia en el acta, la preocupación que expreso respecto a un falso uso de un proceso de socialización en el cual se dice que se hizo un proceso de socialización, se pone una foto y cuando se van a dar cuenta, esa foto es una visita que hizo un personero en unos espejos de agua del municipio de Funza, entonces, solicito que esto quede en el acta, considero que si esto está siendo así, se está incurriendo tanto en faltas disciplinarias al interior de la Aeronáutica Civil como faltas de tipo penal. Muchas gracias, señor Presidente.

Y le solicito que continúe entonces ya para empezar a concluir el debate con las intervenciones de la Secretaria de Ambiente, Susana Muhamad, el delegado del Secretario de Salud y después si ya darle la palabra a los honorables Representantes, que vayan a intervenir y al citado doctor Lenis, que fue la persona que asistió, reiterando de nuevo que lamentamos profundamente que todo este debate que estamos haciendo acá no tenga la presencia de la primera persona llamada a responder políticamente que es el Director de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente (e), honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

A usted honorable Representante Inti Asprilla, y claro que sí queda constancia del acta del día de hoy, tal cual como se dijo y lo que usted expreso aquí.

¿Algún miembro de la Comisión quisiera tener la palabra, antes de la intervención de la Secretaria Distrital de Medio Ambiente?

Tiene la palabra la señora Secretaria Distrital de Medio Ambiente, la doctora Susana Muhamad.

Secretaria Distrital de Ambiente- Susana Muhamad:

Honorables Representantes, Presidente, muchas gracias al convocante a este debate el Representante Inti Asprilla, por la oportunidad de poder manifestarnos frente a la modificación de esta licencia ambiental del aeropuerto El Dorado.

Lo primero que queremos decir y empezando por una pregunta que realiza uno de los Ediles de Fontibón, es que en este momento el distrito todavía no ha sido notificado de la resolución por medio de la cual la ANLA modifica la licencia ambiental.

Y segundo, ver el estatus que tiene el distrito en este proceso de licenciamiento, el edil pregunta frente afirmaciones que hay en la misma resolución, que dicen que la Autoridad Ambiental de Bogotá, el Distrito, la Secretaría de Salud, no allegaron a tiempo dentro del Proceso la documentación bajo la cual sustentaban estudios técnicos que definitivamente y como lo voy a mostrar, demostraban por una parte que el estudio de impacto ambiental realizado por la Aerocivil, tiene unas inconsistencias técnicas muy graves y por otra parte la afectación, medida por la Secretaría de Ambiente del impacto concreto de la operación 24 horas del aeropuerto; frente a eso me quiero referir explicando que el distrito entró al Proceso como tercero interviniente, entonces no nos constituimos solamente como entidades separadas, sino Jurídicamente entramos como un tercero interviniente y nos inscribimos en el proceso desde septiembre del 2014.

Hay una diferencia entre ser tercero interviniente en un proceso de licenciamiento que simplemente ser una institución o un grupo de ciudadanos que participan en el proceso, la diferencia es que primero el Tercer Interviniente puede allegar información durante todo el Proceso antes de que se defina el Auto que en el Proceso de Licenciamiento se llama Auto de Reunir Información, que es cuando la Autoridad Ambiental dice; la información que tengo en el expediente es ésta y aquí freno y con esta información voy a tomar la decisión, Auto que a primera vista, porque no hemos sido notificados, no parece haber sido expedido por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, y que es un requisito del procedimiento, pudiendo haber llegado información en cualquier parte del proceso, hasta antes del auto de reunida información, el Distrito a través de la Secretaria General, o sea, la Secretaria que reúne jurídicamente varias entidades cuando tienen que aunarse en un esfuerzo Jurídico, radicó el 1° de julio durante la audiencia pública realizada en Bogotá, los respectivos Informes unificados de la Secretaría de Ambiente, de la Secretaría de Salud y de otras autoridades distritales, el radicado es el Radicado número 2015-03-04-9996100 del 1° de julio del 2015 y por la Ley 99, que regula parte del procedimiento, se pueda allegar ésta información antes de que se cierre la audiencia y así fue hecho.

Entonces, no es verdad y lo puedo decir con total confianza, que el Distrito no allegó los estudios técnicos, que demostraban la inconveniencia de modificar esta Licencia como lo está diciendo la resolución y afortunadamente por ser terceros intervinientes, el Distrito puede poner recursos de reposición, recurso que interpondrá esta semana, para ser evidente las falencias, tanto del proceso de licenciamiento como las falencias en no tomar en cuenta estudios muy serios.

Ahora, ¿por qué la Secretaria de Ambiente tiene una posición privilegiada para analizar los impactos de la operación del aeropuerto?, la Secretaría de Ambiente desde el año 1999, a partir de una Acción Popular es la Autoridad Pública que maneja la red de monitoreo de ruido del aeropuerto o sea la información avión por avión de la situación de ruido llega directamente a través de un software a la Secretaría de Ambiente y tenemos la capacidad de modelar como ese ruido genera un Impacto, ni la Aerocivil, ni la ANLA, ni ninguna otra Autoridad Pública tiene la capacidad de monitoreo, que la Secretaría de Ambiente por su condición de Administradora de la Red de Monitoreo de Ruido, por una parte.

Y ahora vamos a mostrar cómo ha sido el Impacto y el aumento del impacto de la operación 24 horas del aeropuerto, que a propósito esa operación empezó hace más de un año sin modificación de la licencia, a partir de un permiso temporal que la ANLA le dio a la Aerocivil y que en audiencia pública el 1° de julio preguntamos en Derecho de Petición Oral, que no ha sido respondido por la ANLA, ¿cuáles son las bases legales de otorgar un permiso temporal para operar 24 horas en el aeropuerto?, por lo tanto la modelación que hizo la Secretaria, no es una modelación teórica sino que se basa ya con una operación real 24 horas en el aeropuerto.

Lo segundo, es que nosotros encontramos y voy a mencionarla rápidamente porque es un debate muy técnico, varias inconsistencias graves en el estudio de impacto ambiental de Aerocivil, lo primero, es que el modelo del estudio ambiental se implementa erróneamente como si la operación del aeropuerto estuviese al nivel del mar.

Entonces, se toman los modelos estándar y se definen los impactos de ruido como si el aeropuerto El Dorado estuviera al nivel del mar, por lo tanto el estudio de impacto ambiental no corresponde a la realidad fáctica de la operación específica del aeropuerto.

Segundo, no se separa los eventos de las aeronaves, o sea el impacto del ruido específico de las aeronaves promediándose el ruido con eventos ajenos, entonces casi que para la autoridad nacional de licencias ambientales era muy importante para regular a la Aerocivil, ver exactamente cuál es el impacto específico de los aviones y esto el estudio ambiental no lo proporciona.

Lo más grave que me parece de este estudio de impacto ambiental, ¿cuál es la idea de uno de estos estudios?, es que uno dice, mire esta es la situación actual de la situación que se está estudiando, esta es la operación que vamos a realizar, estos son los impactos y propongo medidas de mitigación, tengo que modelar como esas medidas de mitigación realmente mitigan o no esos impactos; el Estudio de la Aeronáutica Civil, define unas medidas de mitigación que además son las mismas medidas del año 99, son medidas de mejorar la forma cómo operan los aviones, nada de insonorización…

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Una interpelación señora Secretaria, si es tan amable. Yo quisiera que usted nos diera un poco más de claridad sobre lo que acabó de exponer, que en el Estudio de Impacto Ambiental, el avalado por la Aeronáutica Civil que es la herramienta para hacer después el Plan de Manejo Ambiental que está en la Licencia Ambiental, se toma la variable de como si Bogotá estuviera a nivel del mar y cuáles son las implicaciones técnicas que eso se dé por sentado, qué consecuencia trae eso, si es tan amable, señora Secretaria.

Secretaria Distrital de Ambiente, Susana Muhamad:

La operación se debió modelar con exactamente la trayectoria de los aviones, el número de aviones y las condiciones meteorológicas, atmosféricas, de temperatura, de clima, de la operación y es diferente los resultados de un modelo frente al otro, es más, potencialmente a mayor altura el impacto podría reducirse paradójicamente, o sea, podría además el tema de la Aerocivil, podría estar sobredimensionado, pero es que el punto es que en un Estudio de Impacto Ambiental serio, cuando uno está hablando de la salud de las comunidades, cuando uno está hablando de las medidas que se tienen que utilizar para mitigar los impactos, un principio clave de las Autoridades Ambientales es que deben tener información técnica, suficiente, sustentada, corroborada y lo que nosotros vemos y es una crítica fundamental, es que este Estudio Ambiental que presenta la Aerocivil, es un Estudio Ambiental que no tiene rigor técnico suficiente para tomar determinaciones, si ya el Estudio de Impacto Ambiental no tiene el rigor técnico suficiente, cómo viene la ANLA a modificar una licencia y a definir que las medidas de mitigación son suficientes para definir el Impacto y esto no es menor porque tiene que ver con las responsabilidades de las Autoridades Ambientales en sus decisiones y que deben estar totalmente justificadas.

Y sobre todo este tema que es muy importante, si usted va decir, vamos a suponer, que si los aviones operan de cierta forma mitiga el ruido, usted lo tiene que mostrar en un modelo, usted no simplemente lo puede decir y asumir sin demostrar si en efecto eso va pasar o no, porque cuál es la responsabilidad de la modificación de la licencia y eso una de las falencias más importantes, las medidas de mitigación no tienen justificación, no tienen soporte para demostrar que son suficientes para atenuar los impactos y los impactos están mal modelados, entonces cómo puede la ANLA, que estoy absolutamente sorprendida, sacar una resolución modificando la licencia con estas falencias técnicas tan serias y diciendo además que es que estos estudios nunca fueron allegados en el proceso a tiempo, lo cual no es verdad, porque el Distrito a tiempo en el proceso como tercer interviniente hizo llegar los estudios, creo más que no era conveniente para la decisión tomar en cuenta los estudios de la única Autoridad Ambiental que tiene la Red de Monitoreo de Ruido del Aeropuerto y que puede modelar concretamente los impactos reales.

Y quiero mostrarles a los honorables Representantes, esto como fue modelado por la Secretaría de Ambiente, nosotros tomamos el año 2014, año en el que empezó fácticamente, porque ya empezó la operación 24 horas del aeropuerto y tomamos la línea verde es el Impacto del primer semestre del 2014, ese es el área de influencia a donde llega el ruido, lo que uno podría decir es el área de impacto de la operación de los aviones del aeropuerto, la línea morada o el área morada, es el área que estaba dentro del Licenciamiento Ambiental Modelado en el año 99, como el Área de Impacto que autorizó la licencia, apenas empezamos operación 24 horas la línea verde, miren cómo se extiende el área de influencia de ruido, y esta es en el primer semestre y luego volvimos hacer la modelación para el segundo semestre que es la línea roja y miren cómo se extiende adicionalmente, porque lo que empieza a pasar con la operación 24 horas, es que empieza aumentar el número de aviones que operan en el aeropuerto Eldorado y esa es otra falencia muy importante, una licencia ambiental no se otorga para un día, ni un año, ni dos años, una licencia ambiental genera una permanencia y el Estudio de la Aerocivil, no le dice a la comunidad a cuánto va aumentar la frecuencia de vuelos en el futuro y no modela cómo se va ir expandiendo esa área de influencia de ruido del aeropuerto, lo cual es otra deficiencia muy importante.

Aquí se puede ver (gráfica), en la modelación de la Secretaría lo que significa en decibeles y esto es un tema en donde debe haber concurrencia, que lo ofrecimos en la Audiencia Pública, le dijimos a la ANLA como propuesta, trabajemos conjuntamente Distrito, Aerocivil y Autoridad Ambiental, para definir unas medidas de mitigación serias, busquemos la forma de financiarlas, trabajemos con las comunidades y no solamente en las fuentes de ruido del aeropuerto sino las otras fuentes que en la operación de la ciudad se suman y que podríamos trabajar para que pudiéramos tener unas zonas de ruido vivibles para la comunidad.

Si ustedes ven el punto de Villa Luz, que está más o menos la Estrellita (gráfico), abajo hacia la derecha, solamente porque la Autoridad Ambiental sí fue capaz de hacer esto, la Secretaria de Ambiente, nosotros sí separamos exactamente el ruido de los aviones del ruido ambiental generado por la ciudad, en Villa Luz por ejemplo, solamente la operación del aeropuerto 24 horas nos da una Modelación de 69 decibeles, o sea ya sobrepasa el límite de 65 decibeles, en Cofradía ya nos da 66.8 y áreas que no están incluidas dentro de las medidas de mitigación de la licencia como Modelia ya van en 62.5, el Jardín Botánico, esa zona 64.5, la Cruz Roja 64.3, si a esto le añadimos el Ruido Ambiental de la ciudad que incluye los automóviles, la gente, la operación cotidiana, esto puede ser en total lo que reciben las personas, 10 decibeles adicionales, o sea, que podríamos tener en una zona como Villa Luz casi 79 decibeles de exposición promedio 24 horas, en Cofradía casi 76 decibeles y esto de verdad y lo va poder decir la Secretaría de Salud, esto es invivible para la comunidad. Finalmente, y termino con esto, en conclusión…

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Señora Secretaria, regáleme otra interpelación, yo le hago interpelación porque es importante que queden claras las cosas de cómo se expide esta modificación de la Licencia Ambiental.

Yo he leído detenidamente esta modificación de Licencia Ambiental y se da por hecho en la modificación de Licencia Ambiental de la ANLA, que no hay mediciones que separen el ruido ambiental del ruido producido por los aviones, entonces yo le quiero preguntar a usted, si ustedes como terceros intervinientes allegaron esa información, porque de haberla allegado lo que está pasando acá desafortunadamente y es un problema de la ausencia de los citados, si usted allegó esa información de esos estudios, lo que ha incurrido la ANLA es en una falsa motivación, entonces le pediría que usted me aclarara si usted allegó esos estudios que está diciendo acá, en el cual hace una separación entre ruido ambiental y ruido de los aviones. Muchas gracias.

Secretaria Distrital de Ambiente, Susana Muhamad:

Sí, la información fue allegada en el radicado que mencioné, el 1° de julio antes de que se cerrara la Au-

diencia Ambiental y antes de que hubiera Auto de Reunida Información, por lo tanto a partir de la Ley 99, estábamos absolutamente a tiempo y es evidente que estos estudios no fueron tenidos en cuenta por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.

Para continuar hicimos unas recomendaciones, que además vamos a sostener, sustentar en este proceso, aunque la decisión de la ANLA ignora absolutamente estas recomendaciones:

La primera y ahí estamos muy de acuerdo con la comunidad, era o corregir o volver hacer el Estudio de Impacto Ambiental y modelar realmente las medidas de mitigación que bajaran el nivel de ruido y hay muchas medidas que se pueden hacer, o sea, no es incompatible tener barrios a cierta distancia de la operación del aeropuerto mientras la operación se haga responsablemente, barreras como, pantallas acústicas, insonorización de viviendas y en puntos críticos donde uno a pesar que ponga todas las medidas de mitigación, el ruido afecta la salud, tendría que trabajar en procesos de reubicación, yo sé que esto a la comunidad no le gusta y es muy traumático, pero si uno después de exhaustar todas las medidas tuviera población aun expuesta a estos niveles de ruido, no es responsable por parte del Estado mantenerlos así.

¿Cuál es la dificultad con esto?, que esto cuesta y cuesta bastante dinero, los aeropuertos grandes del mundo lo han tenido que hacer, entonces en Colombia queremos modernizar el aeropuerto Eldorado, queremos tener un aeropuerto de talla mundial, pero queremos tener un aeropuerto sin responsabilidad Social y Ambiental y qué pena, pero eso no nos hace en actitud parte de países como los de la OCDE, no nos hace responsables frente a lo que en mucha normatividad del mundo ya se conoce, y esa era una propuesta que discutimos con el Alcalde Mayor, Gustavo Petro, en muchos Aeropuertos se asignan cuotas de ruido como alternativa financiera a las Flotas de las Aerolíneas, se puede poner y esto es una invitación también a la Cámara, al Congreso, Sobretasa Aeroportuaria Ambiental, se podría generar pagos de acuerdo al tipo de aeronave, a los modelos, entre más antiguos pagarían más y se podría hacer un fondo que podría financiar medidas de mitigación responsables para que el aeropuerto y la comunidad puedan convivir y el aeropuerto podría ser un actor realmente de Desarrollo Sostenible en la ciudad de Bogotá y no como está pasando con esta modificación de licencia una aplanadora del desarrollo que le está pasando por encima a los derechos de la gente.

Yo quisiera terminar ahí, quiero dejar un apunte que a mí me llama la atención, porque también la pregunta, no solo para la ANLA sino el Proceso de Liderazgo del Ministerio de Ambiente en la aplicación del principio de precaución, en realidad la preparación de la Audiencia Pública Ambiental, que es una parte de la regulación donde nos citaron a todas las autoridades para acordar esa Audiencia, fue coordinado por un Asesor de la Vicepresidencia y fue realizada en Vicepresidencia de la República, yo creo honestamente que eso es un tema del Sistema Nacional Ambiental y son normas que se deberían cumplir y que no se están cumpliendo.

Bogotá Humana, definitivamente no está de acuerdo con que el desarrollo sea una aplanadora y podemos tener definitivamente desarrollo con derechos de la gente en medio de las preocupaciones de ese desarrollo.

Presidente (e); honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Gracias Secretaria.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Presidente si me da la palabra. Secretaria le pido que quede constancia en el acta, esta es una información que se me había dado a mí también por parte de las comunidades, sobre el hecho que una coordinación de una Audiencia Pública Ambiental sea coordinada por la Vicepresidencia de la República, perdóneme pero no, el Vicepresidente o los Asesores del Vicepresidente no tienen absolutamente nada que hacer en la coordinación de Licencias Ambientales, más grave aún como se nos ha dicho, cosa que es difícil probar pero que es importante que el Vicepresidente nos aclare, cómo es eso que a los miembros de la comunidad se les pidió que no se opusieran a este proyecto de modificación de Licencia Ambiental.

Así que pido que quede la Constancia en el acta y que se haga la remisión a la Procuraduría General de la Nación, porque reitero, si un Asesor de la Vicepresidencia de la República está coordinando audiencias públicas con la comunidad, con el objetivo de que la comunidad se alinee en unos intereses orquestados desde la Vicepresidencia de la República, está actuando por fuera de su manual de funciones y está incumpliendo la ley y debe ser acreedor a una Sanción Disciplinaria. Muchas gracias.

Presidente (e); honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Tiene la palabra el doctor Franklin lozano.

Honorable Representante Franklin del Cristo Lozano de la Ossa:

Gracias Presidente, saludos a todos los invitados a este debate y a todas las barras.

Yo voy a salir un poquito del tema señor Presidente y me deja hablar por minutos, yo estoy indignado, molesto por lo que está pasando hoy en el Ministerio de Agricultura, más de 200 personas, por las vías de hecho se han tomado el Ministerio, encapuchados, con arcos, con flechas, con palos, sacando a los funcionarios que están trabajando dentro del Ministerio, empujándolos, a empellones con la justificación de que el Gobierno nacional y el Ministro de Agricultura no les ha cumplido en los compromisos.

Señores indígenas, esos no son los medios para que se les cumpla, esos medios eran antes de la Independencia de Colombia, hoy día eso no se vale, pienso que están faltándole respeto al país, a todos y cada uno de los colombianos con esa situación, ellos han podido ir a la prensa, han podido ir a los medios, han podido ir a los distintos estamentos y hasta la Presidencia de la República, a decir que no se les ha cumplido, pero eso que están haciendo es un delito que están cometiendo contra nuestro país.

Aquí tengo registros fotográficos, esto no es cuento, yo por eso llegué un poquito tarde, porque trate de entrar allá y es imposible, registros fotográficos de la gente encapuchada que está hoy día en el Ministerio, no están dejando entrar a nadie, la gente está en la puerta hoy día y eso tiene al país hoy colapsado.

De manera que este Congreso de la República, esta Comisión tiene que rechazar vehementemente lo que está pasando en el Ministerio de Agricultura y yo exijo también a las Autoridades Nacionales que a estas personas que están liderando esto, que a estas personas que están maltratando a los funcionarios del Ministerio se le judicialice, porque esto es un delito lo que ellos están cometiendo contra el país y contra nosotros los colombianos. Muchas gracias, Presidente.

Presidente (e); honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

A usted honorable Representante Franklin, y por supuesto que la Comisión Quinta, rechaza esos actos, sabemos qué importante es la vía del diálogo.

Tiene la palabra el señor Subsecretario de Salud Pública, doctor Jaime Hernán Urrego, delegado del Secretario Distrital de Salud, doctor Mauricio Bustamante.

Subsecretario de Salud Pública del Distrito, Jaime Hernán Urrego Rodríguez:

Muy buenas tardes, un saludo especial a los honorables Representantes a la Cámara de la Comisión Quinta, al doctor Inti Asprilla que hace la citación y un saludo a la Mesa Directiva y por supuesto a la comunidad y Entidades presentes.

En este tema la voz cantante la lleva la Secretaría Distrital de Ambiente y ya ha sido manifestada cuál es la posición del Distrito, la Secretaría de Salud en este tema actúa en el marco de lo que es la Política de Salud Ambiental donde por el Decreto 596 de diciembre de 2011, los Entes Territoriales estamos obligados a llevar una serie de procesos y procedimientos y actividades alrededor de todos los elementos que conforman el Campo Ambiental y que se denomina Salud Ambiental.

Para el caso que nos ocupa, en la primera línea a la izquierda (gráfica), nosotros estamos a cargo de lo que tienen que ver con aire y ruido, radiación electromagnética, nuestro rol en este caso es documentar desde el punto de vista epidemiológico los efectos que tienen los diferentes factores que conforman digamos, los elementos del ambiente sobre la Salud Pública de la población.

En esa medida el ruido tiene dos tipos de efectos alrededor de la salud, unos que son directamente catalogados como Efectos Auditivos y otros que se denominan efectos extra-auditivos, en el caso de los efectos auditivos que tenemos en esta diapositiva, estarían en primer lugar la hipoacusia que es la pérdida progresiva de la percepción de sonido, en segundo lugar, el cansancio auditivo que es un deterioro temporal de la capacidad auditiva, el tercero es un efecto que está en una zona de frontera que es lo que llamamos el acostumbramiento al ruido, pero que ya está en el terreno digamos de los factores de riesgo y de la patología, luego está el efecto enmascarador que es un efecto fisiológico donde no se puede percibir un sonido por el ruido ambiental y adicionalmente tenemos lo que se denomina el trauma acústico, cuando un ruido extremadamente fuerte impacta el oído del ser humano.

En cuanto a los efectos extraauditivos, están cada vez más documentados en la Literatura Nacional e Internacional, lo que se denominan digamos de síntomas manifestados por la población como por ejemplo, el malestar que es la sensación de intranquilidad, perturbación, ansiedad o rabia, que aparecen cuando se percibe ruido de manera crónica, la interferencia en la comunicación, dificultad de entender lo que el emisor comunica, que se presenta en niveles de ruido, ojo, mayores a 40 decibeles, está la pérdida de la concentración y rendimiento, las actividades laborales se ven afectadas con la distracción por ruido, haciendo que se cometan errores, entre otras cosas; está el estrés que se presenta cuando la persona está expuesta a un ruido constante, generando entre otras cosas cansancio crónico y de manera especial está documentado la relación entre ruido y trastornos del sueño, que en general se ha estimado en ruidos superiores a 30 decibeles.

En cualquiera de los casos siempre debe haber una ecuación entre la vulnerabilidad, o contexto y situación del sujeto que recibe el ruido, la cantidad del ruido y la ubicación, pero en todos los casos a pesar de esta relación que es dinámica, está determinado por los estudios científicos a nivel internacional y nacional que estos niveles ya empiezan independiente, casi de la vulnerabilidad del individuo, a producir efectos fisiológicos sobre la salud de las personas.

A partir de ahora lo que presento es ya una institucionalidad y una tradición que ha venido construyendo el Distrito desde finales de los años 90, en un proceso progresivo de documentar la situación del impacto del ruido en el aeropuerto, digamos que las evidencias que ha venido construyendo Bogotá a partir de los estudios de la Secretaría de Ambiente y en específico de la Secretaría de Salud, han venido construyendo un acervo informativo y documental que se convierte obviamente en un insumo para la toma de decisiones que deban tomar las diferentes autoridades tanto locales como nacionales en materia de Salud Pública.

El primero en el cual no me voy a detener, es un estudio 2004, el Estudio Juan Luis Londoño que ya advierte, que hace un análisis detallado de la caracterización de las localidades afectadas por el ruido en el aeropuerto, con una cantidad de variables y en donde apoyado en la Literatura Internacional y el Estudio de Percepción, demuestra el alto impacto que tiene este factor de riesgo sobre la salud de las personas.

En la siguiente, (gráfica), podemos ver como les venía diciendo que es un acervo probatorio en construcción y de manera progresiva, que desde el 2008 y el 2015 en los últimos siete años, ha sido mucho más fuerte la actividad de la Secretaría Distrital de Salud, pasando por un estado del arte o diagnóstico en el 2008, en el 2010 a 12, estudios transversal con estudiantes y docentes de colegios aleatoriamente definidos en las localidades de Engativá y Fontibón, tenemos el monitoreo de quejas y diseños de un sistema de vigilancia exclusivo, especial para el tema del efecto del ruido y entre 2014 y 2015 quizás tenemos el único Sistema de Vigilancia de Ruido que hay en el país, que lo ejecuta la ciudad de Bogotá a través de la Secretaría Distrital de Salud.

La siguiente (gráfica), podemos ver por ejemplo que en el 2008, el comparativo para Fontibón y Engativá nos da una prevalencia de discapacidad auditiva en la Localidad de Engativá por ejemplo, de 10.2, en barrios o sectores como las Ferias, Garcés Navas, Minuto de Dios, para mencionar algunos y en el caso de Fontibón, Fontibón Centro y Fontibón San Pablo, esto es 2008 y nos estamos refiriendo a prevalencia de la percepción, es decir, lo que la comunidad manifiesta como afectación.

Luego tenemos en el mismo estudio, los efectos auditivos y extraauditivos por exposición a ruido ambiental y encontramos que al preguntar por la causalidad, Fontibón y Engativá con los niveles más altos, se refieren al tráfico aéreo, obviamente y también hay que reconocerlo la comunidad reconoce el efecto digamos desde el punto de vista de la percepción del trafico terrestre, también el ruido que puede estar produciendo las discotecas y bares y la industria; sin embargo, la misma encuesta prevé diferenciar digamos calidades, cantidades y permanencia y definitivamente la queja desde el punto de vista de la percepción está centrada en el ruido que producen los aviones en el aeropuerto.

Cuando ya nos referimos a síntomas, encontramos que en la parte de abajo (gráfica), está relacionado con temas que se han documentado en el mundo, de relación entre exposición a ruido y síntomas auditivos, como son los acufenos que son una serie de ruidos de frecuencia e intensidad variable que se presentan de manera distinta en cada persona o en muchas personas y ustedes pueden ver como en el caso de tanto en Engativá como en Fontibón, encontramos prevalencias del 20% para acufenos y dolor de oído entre el 11.9 y el 12.8.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Una pequeña interpelación, si usted es tan amable nos define la palabra acufenos, para más claridad de la Comisión.

Subsecretario de Salud Pública del Distrito, Jaime Hernán Urrego:

Sí, los acufenos como les decía, se trata de ruidos que percibimos de diferente tono, de diferente intensidad, que se convierten en un síntoma que no es específico de un ruido en particular, sino que demuestra que hay una afectación por ruido por cualquier fuente, pero en todo caso cuando hay una afectación o una exposición crónica a un ruido, en este caso lo estamos haciendo en la localidad de Fontibón y Engativá, es entre otros, atribuible al ruido producido por los aviones del aeropuerto.

Cuando miramos la pérdida de capacidad auditiva en estudiantes de la localidad de Fontibón y Engativá, encontramos una hipoacusia leve en un 14% y en un rango entre el 14 y el 12% ya se manifiesta o se encuentra hipoacusia leve que está por encima de los niveles de hipoacusia general de la población.

En un estudio de 2013, vamos avanzando en el tiempo de percepción de salud por ruido de inmisión, ustedes saben la Secretaría de Ambiente mide la inmisión y ya nos demostró cómo es el comportamiento del ruido producido desde el aeropuerto, la Secretaría Distrital de Salud mira hacia el impacto en la población y se denomina el Estudio de Inmisión y cuando lo miramos por percepción ustedes ven aquí (gráfica), las localidades alrededor de la pista, Engativá y Fontibón los puntos rojos, encontramos de más de 280 puntos en la ciudad, cerca de 45 ubicados en la localidad de Engativá y Fontibón, teniendo en cuenta que son puntos que se ubican tanto en el día como en la noche, que podría ser uno de los factores que nos permiten diferenciar si es la combinación de todos los ruidos y que no puede determinar entonces cuál es, aquí una de las maneras de controlar, es qué tanto impacto tiene el ruido producido por los aviones que aterrizan en el aeropuerto, es cuando se aplica la percepción en las horas de la noche, porque aunque pudiere haber el tráfico terrestre definitivamente en la noche baja sustancialmente y aunque pudiera haber algunos puntos donde se encuentran bares y discotecas que pueden impactar su ubicación es absolutamente puntual, en tanto que el ruido tiene una irradiación mucho más amplia que el que puede producir un bar o una discoteca.

Las dificultades para conciliación de sueño y aquí nos queremos detener, demuestran para el año también 2013, un proceso de interrupción del sueño bastante preocupante, los trastornos de sueño pueden ser tanto para conciliar como mantener o relacionado con los despertares tempranos, aquí encontramos que en el estudio hecho por la Secretaría de Salud en la localidad de Engativá se encuentran los niveles de dificultades para conciliación del sueño en el 57% y en la localidad de Fontibón del 30,6%, ojo, el aumento de un decibel en la noche incrementa las perturbaciones del sueño en los habitantes de la zona residencial en un 18% para la localidad de Engativá y en 6% para la localidad de Fontibón, solamente el incremento de un decibel en horas de la noche.

Hablar de la Insonorización, la encuesta que nosotros aplicamos en consonancia con lo que hemos escuchado aquí por parte de la comunidad y la Secretaría de Ambiente, no nos permiten digamos asegurar que haya habido un proceso proporcional al impacto que produce el ruido de los aviones, de instalación de medidas de mitigación en las localidades de Engativá y Fontibón, el dato que encontramos en nuestra encuesta es que no sobrepasa el 2,7% de las viviendas, la aplicación de alguna medida de Insonorización, es decir, se puede generalizar que por cada 100 que podrían necesitar Insonorización, 2,7 solamente la tienen, pero cuando miramos la calidad de la Insonorización como se manifestó acá, esa Insonorización en la gran mayoría de los casos no logra satisfacer y logra la mitigación del Impacto que produce el ruido; por lo tanto tendríamos que decir desde el punto de vista de Salud Pública, que la población expuesta no tiene ningún nivel de protección frente a esta amenaza, o factor que es el ruido de los aviones.

Para terminar y para dejar constancia Representante Asprilla, la Secretaría de Salud desde el año 2013, volvió más sistemático el seguimiento al tema de ruido en el aeropuerto, a partir de tres elementos: encuesta de percepción de ruido, dos, pasamos a la aplicación de audiometrías, que la audiometría es un instrumento una herramienta que nos permite medir el impacto del ruido sobre la función fisiológica de la audición de una manera gruesa y la aplicación de test de sueño, o sea, nos centramos en los dos grupos de síntomas que se consideran más importantes y que pueden ser objetivamente más medibles, uno, impacto en la audición a partir de la aplicación de audiometrías y dos, aplicación de test de sueño validados internacionalmente; eso hace que nosotros hayamos practicado en las encuestas de percepción de ruido, más de mil encuestas durante estos tres años, en las localidades de Fontibón y Engativá, 2003 encuestas perdón, 1950 audiometrías, 1987 test de sueño, con corte a julio del año 2015, es decir, del corte del mes anterior.

¿Y cuáles son los resultados de la aplicación de estos elementos?, uno, prevalencia de hipoacusia, encontramos que en Fontibón 2013, tenemos del 65%

en Engativá del 38,5%, en el 2014 en Fontibón del 58 y Engativá del 29 y en el 2015 de 32 en Fontibón y Engativá del 25,11, en relación con la prevalencia de alteración del sueño tenemos en Fontibón del 71%, Engativá del 42% en el 2013, en el 2014 en Fontibón llega al 61% y Engativá 37, pero fíjense que en el 2015 en Fontibón la alteración de sueño es encontrada según la aplicación del test en un 78,86% y en el caso de las afectaciones Engativá 38,4, y hay un síntoma adicional que estamos evaluando que es la prevalencia de somnolencia del día después, o sea durante el día cómo son los niveles que tenemos a veces de cansancio, de sueño, ahí encontramos un comportamiento que está entre el 21 y 19% a lo largo de estos tres años, en relación con el tema de cansancio.

De manera pues que para terminar y digamos esta evidencia construida desde la Secretaría de Salud, evidentemente que serían necesarios muchos más estudios, pero aquí hay que tener en cuenta lo siguiente; nosotros contamos con una ley Estatutaria, que regula el derecho a la salud desde el mes de febrero de este año, sancionada por el Gobierno, en el cual aunque ya la Corte lo había proclamado, el derecho a la salud es absolutamente autónomo, no necesariamente hay que demostrar su conexidad con la vida, como lo veníamos haciendo en los últimos 20 años, pero ese derecho fundamental a la salud obliga de manera digamos en el rango Constitucional, a que las medidas de promoción y prevención, atención y rehabilitación se convierten en absolutamente obligatorias, no son discrecionales son vinculantes.

Así que el marco Constitucional y legal también ha venido evolucionando a medida que avanza este tipo de fenómenos que son muy preocupantes para la Salud Pública.

Desde ese punto de vista, doctora Susana, como Autoridad Ambiental, tenemos que fortalecer la articulación y la vinculación Jurídica y Jurisprudencial, porque en este caso nos encontramos no solamente sobre la afectación directa, sino lo más preocupante, la inexistencia de ninguna medida de prevención que es vinculante desde el Orden Constitucional para todas las Entidades y dependencias del Estado.

Es esto lo que quería aportar la Secretaría Distrital de Salud. Muchas gracias.

Presidente (e); honorable Representante Ciro Fernández Núñez:

Gracias, a usted Subsecretario de Salud Pública del Distrito, doctor Jaime Hernán.

¿Alguno de los Miembros de la Comisión Quinta, quiere intervenir?

Entonces tiene la palabra el Director de la Unidad Administrativa Especial, Aeronáutica Civil, doctor Gustavo Alberto Lenis.

Director de la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, (Aerocivil), Gustavo Alberto Lenis Steffens:

Muchas gracias Presidente, un saludo a los honorables Representantes de la Comisión Quinta.

Yo voy a hacer una presentación de lo que ha pasado cronológicamente desde el otorgamiento de la Licencia Ambiental en 1995, ahí tenemos el aeropuerto en su primera etapa (gráfica), en el año 59, donde podemos ver que Fontibón no hacía parte del perímetro del aeropuerto, en el 95 se otorgó la Licencia Ambiental con la Resolución 1330, en el 98 se modifica y se empiezan a fijar las obligaciones y compromisos adquiridos por la Aeronáutica Civil, después se modifica nuevamente el 5 de agosto del 98 y por último en el 2009 se autorizó parcialmente la entrega de la licencia a OPAIN.

Nosotros quedamos con unas obligaciones que resumo aquí, que era algunos permisos donde están las concesiones de agua, vertimientos, aprovechamientos forestales, la determinación de riesgo e impactos ambientales, medidas de manejo y Plan de Manejo Ambiental, Plan de Seguimiento y Monitoreo y unos Planes de Contingencia.

Los aspectos críticos que no se consideraron en la sesión OPAIN, en ellos quedaron el ruido, calidad de aire y gestión social y nosotros hemos venido atendiendo cada uno de esos aspectos críticos, tenemos los permisos de concesión de aguas de aprovechamiento forestal, las emisiones de ruido y gases con el monitoreo que hemos venido haciendo y los vertimientos.

También tenemos una determinación de riesgos por la emisión de ruidos de maquinaria, la emisión de gases contaminantes y material particulado, generación de vertimientos, generación de escombros e intervención de Ecosistemas, en la operación tenemos emisión de ruido por operación de aeronaves, emisión de gases contaminantes, generación de vertimientos domésticos e industriales, generación de residuos sólidos domésticos y peligrosos, riesgos fitosanitarios, riesgo por peligro aviario, riesgo de inundaciones y riesgo biológico.

En el Plan de Manejo Ambiental se determinaron unos programas que contemplan medidas de mitigación, que son el control de ruido, programa de gestión integral para el manejo y disposición final de residuos sólidos, mantenimiento de operaciones de los tanques de agua potable, planta de tratamiento de aguas residuales, lagunas de oxidación, sistema blueware, disposición de residuos de aeronaves, control de plagas y peligro aviar, todo esto nosotros lo hemos ejecutando tal cual como fue otorgada la licencia y los condicionamientos que se pusieron para eso.

Tenemos el Plan de Seguimiento y Monitoreo, yo he visto que todo mundo aquí, desestima cómo nosotros hacemos la medición, yo creo que eso es una discusión técnica en la cual yo no estoy capacitado, pero finalmente la gente que sabe del tema en la Aeronáutica, me dice que los que sabemos somos nosotros y no los del Distrito ni los demás, eso yo traigo aquí la razón, yo no interpelé a ninguno de los que estaban hablando en su momento.

También tenemos los planes de contingencia, servicio de extinción de incendios, servicio de atención de emergencia, planes para la contención y control de derrame de hidrocarburos, medidas de drenaje para prevención de inundaciones, las acciones que hemos realizado nosotros, se elaboró en el 98 un manual de abatimiento de ruido, desde el 2003 todas las aerolíneas, todas las aeronaves perdón, son categoría tres, hoy en día el 60% son categoría cuatro y no existe ninguna ni categoría 1, ni 2, y eso tiene que ver con el nivel de ruido que emiten las aeronaves, es decir, en la medida en que la aviación ha venido tecnificándose los ruidos son menores por varias cosas y una de ellas tiene que ver con el tema operacional, así la doctora diga que hay que certificarlos pues yo le digo que en todas las

Capitales del mundo en la medida en que las aeronaves tienen una mayor capacidad de subir, es decir, pues el ruido es menor, eso es como dos más dos.

En cuanto al tema de Insonorización, yo no voy tampoco a entrar en una discusión porque hace fue muchos años y realmente leo los datos de…

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Señor Director, usted me regala, es una interpelación de tipo técnico, no se preocupe, es una pregunta que tengo; mire, yo me leí el resumen del Estudio Impacto Ambiental que ustedes presentaron, ahí se planteaba como medida de mitigación en la fuente que solamente fueran aeronaves tipo 4, en la Audiencia Pública realizada ante la comunidad, la cual usted no asistió, mandó un delegado, el delegado hablaba que todo tipo de aeronaves podían funcionar en esa ampliación; entonces yo quisiera que usted me dijera un poco ¿Cuál es la posición de la Aeronáutica Civil respecto a cómo se va hacer la operación 10 de la noche a 6 de la mañana?, ¿ustedes dan por sentado que solo hay aeronaves tipo 4, o es una restricción que ustedes también plantean?, es decir, bueno por nada del mundo vamos a dejar que aeronave tipo 2, una aeronave de carga vieja opere las 24 horas.

Entonces si usted es tan amable si me clarifica eso, por cuanto fue una duda que me surgió en la Audiencia Pública, yo sí quiero que quede claro es, ¿ustedes qué tipo de aeronaves plantean que operen en esa ampliación de 10 de la noche a 6 de la mañana? Muchas gracias.

Director de la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, (Aerocivil), Gustavo Alberto Lenis Steffens:

Gracias. Las aeronaves lo ideal sería que todas las aeronaves que operaran en el horario extendido fueran tipo 4; ahora, hay que hacer una aclaración ahí y es que el tipo 4 no es solamente el ruido que emite la aeronave, tiene que ver también en la capacidad de ganar altura, y nosotros a partir de, tal vez un par de meses podríamos ya medir el ruido de aeronave por aeronave, porque nosotros lo que hemos hecho a partir del año pasado, es medir el ruido en Bogotá durante las 24 horas, pero no podemos establecer en tiempo real cómo cumple cada una de las aeronaves, porque el abatimiento del ruido tiene dos factores; uno, que es el tipo de aeronave, o sea, el tipo de motores y el segundo, es la capacidad de tomar altura del avión y eso se define en los parámetros operacionales del aeropuerto. Es decir, nosotros sí hemos definido a qué altura debe pasar por unos diferentes puntos la aeronave y con eso estaríamos, si es tipo 3 o tipo 4, estaríamos controlando digamos el nivel del ruido, lo que pasa es que apenas el mes pasado nosotros adjudicamos el contrato del tiempo real, es decir, que vamos a saber si la aeronave cumple con la altura y cumple con el nivel de ruido que debe emitir o no, cada una, una por una, porque hasta ahora como digo lo que hemos hecho es una medición de 24 horas pero es imposible medir avión por avión.

Ahora, el otro tema es lo de Insonorización, yo no quiero entrar en un debate aquí porque pues esto fue hace muchos años y como digo no conozco el nivel de Insonorización, pero lo que sí hay en la Aeronáutica y me parece muy raro que se diga que no se ha mandado, porque se ha mandado 4 veces por lo menos, es el Censo que se hizo en su momento y las viviendas que se Insonorizaron fueron un poco más de 10.200 viviendas por $30.000 millones y sí existe el Censo y sí lo enviamos en la medida en que nos lo pidieron y además a partir de ese Censo se decidió con el Distrito que era responsabilidad de la Aeronáutica y que era responsabilidad del Distrito, quiere decir que desde que se acabó el Censo en el año 99 o 2000, ¿2004?, bueno, desde el año 98, el resto es todo responsabilidad del Distrito, porque el Distrito ha debido ocuparse de que no se construyeran todo lo que se ha construido del 98 para acá.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Una pequeña pregunta, según la aseveración que usted acabó de hacer, entonces usted dice que después del Censo del año 98 es el Distrito responsable de lo que se dejó construir, lo cual me suena completamente lógico desde una perspectiva de Planeación Urbana.

Asume usted entonces, que la Aeronáutica Civil es responsable de las afectaciones de las casas construidas antes de 1998, supongo yo.

Director de la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, (Aerocivil), Gustavo Alberto Lenis Steffens:

Claro, por eso se hizo un Censo en aquella época que determinó que había unas viviendas afectadas y como le digo datos de la Aeronáutica se invirtieron un poco más de $30.000 millones en Insonorizar esas viviendas.

También nosotros hemos modelado unas curvas para establecer cuáles son esas zonas afectadas y hoy en día desde la medición del 2004 al 2014 encontramos que hay unas 350 hectáreas menos que lo que estábamos afectando en el 2004.

Dentro de los parámetros operacionales que nosotros presentamos al ANLA, donde está el cambio de las operaciones, y aquí mencionó alguien el tema del viento, que además tiene razón, lo que se está estableciendo es que los aterrizajes serían Occidente – Oriente y los de colaje Oriente – Occidente; ahora, si el viento no da, el avión no podrá aterrizar porque nosotros estamos limitando las pistas y nos estamos limitando la pista 1 – 3 derecha que es la Sur y con eso estamos consiguiendo el permiso, o sea, si el viento no da pues no podrán aterrizar en esa pista, pero el compromiso se ha presentado así.

Por último, yo quería referirme a lo que menciona la OACI en lo que ellos llaman un enfoque equilibrado del ruido, y ellos mencionan 4 puntos fundamentales: Una mejora en los procedimientos, que es lo que nosotros hemos venido haciendo, ahora estamos con la IATA y otra firma en una redistribución del espacio aéreo Bogotá, que seguramente nos va a permitir tener operaciones más fluidas, limitación de horarios y rutas que también se han hecho, los despegues por ejemplo, se han variado un poco para mitigar también el ruido y las mejoras en las etapas, el tercer punto, es en las mejoras en las etapas de las aeronaves y por eso hemos pasado la flota hoy en día 60% está en etapa 4 y el resto está en 3.

Y el último punto, es una, que menciona la OACI es la planeación de los usos del suelo aledaño al aeropuerto, que eso sí ya compete al Distrito, como mencioné

yo anteriormente se hizo un Censo y el Distrito sabe exactamente qué era lo que estaba construido para esa época y pues sabrá qué es lo que ha aprobado en estos últimos años que no son pocos tampoco.

Yo no sé si, como digo yo, en los temas técnicos habría que pues discutirlos en unas mesas con los técnicos, porque yo en el tema Medio Ambiental no, aquí he oído temas de los promedios, entonces le pregunté a las personas que saben cómo son los promedios y me dijeron no, los promedios no son 10 + 20, 30 / 2, 15, eso no, eso son una fórmulas que tienen que ver, bueno entonces yo no puedo hablar de lo que no sé.

La nueva Red de nosotros de Monitoreo está considerando muchas más estaciones de medición y adicionalmente como dije en tiempo real, nosotros vamos a poder establecer en tiempo real quién está incumpliendo con las normas de ruido, como dije, el contrato lo adjudicamos el mes pasado por 34 meses de duración.

Presidente (e); honorable Representante Ciro Núñez Fernández:

Bueno muchas gracias doctor Gustavo Lenis.

Para concluir, tiene la palabra el doctor Inti Asprilla.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Bueno, antes de darle la palabra, no sé si hay un, creo que hay un Representante de Cundinamarca que quiere intervenir.

A ver doctor Lenis, primera pregunta, recientemente, bueno es un tema jurídico pero pues uno cuando ejerce esos cargos está obligado a saber tanto de temas técnicos como temas jurídicos; lo que es el Control de Advertencia hoy en día de la Contraloría General de la Nación se cayó por Constitucionalidad, entonces en la Sentencia de la Corte se habla mucho del Control Interno al interior de las diferentes entidades administrativas, yo supongo que usted conoce la Sentencia de Responsabilidad Directa que ustedes como Aeronáutica Civil tienen que pagar, ¿la conoce?, bueno.

Yo le pregunto a usted teniendo en cuenta que ya hay un antecedente, si usted como Director de la Aeronáutica Civil ha evaluado el riesgo jurídico, el riesgo jurídico de esta ampliación de operaciones de la segunda pista del Aeropuerto Eldorado a 24 horas, yo le pregunto, quisiera que usted me respondiera si se ha evaluado ese riesgo, porque se lo digo con toda sinceridad, usted sabe pues el responsable patrimonial, después si llega a ver es usted y considero y se lo digo con toda sinceridad que lo mejor que le puede pasar a usted es que eso se caiga por vía de Tutela y que esa operación no persista y que cause detrimento y que cause responsabilidad del Estado por daño antijurídico.

Entonces la pregunta es ¿Cuál es la posición de la Aeronáutica Civil ante el riesgo jurídico de la operación de la Licencia Ambiental? y el riesgo jurídico es una cosa que usted tiene que evaluar como Director de la Aeronáutica Civil, entonces si me responde la pregunta, si es tan amable.

Director de la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, (Aerocivil), Gustavo Alberto Lenis Steffens:

Sí, obviamente que este tema lo he hablado con los abogados, yo tengo que aclarar una cosa también y es que yo respondo desde el momento en que yo llegué aquí y los controles que nosotros estamos tomando con la nueva Adjudicación de Control de Ruido donde vamos a poder establecer si hay o no aeronaves que están incumpliendo las normas, va a mitigar mucho el impacto de ruido, es decir, es una manera técnica de demostrar que sí, nosotros estamos preocupados por el tema y que vamos a tomar los correctivos que sean necesarios.

Según entiendo, nosotros sí tenemos unas disposiciones técnicas y tenemos unas alturas mínimas, pero no tenemos cómo identificar los infractores, una de las maneras a partir de ahora es identificar los infractores y poner multas tan grandes que nadie se atreva a violar esas normas que nosotros estamos estableciendo.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Doctor Lenis dos preguntas, yo de antemano yo quiero agradecerle a usted por su disciplina y por su juicio en este debate, no por tener posiciones encontradas uno no pueda reconocer el talante democrático del citado.

La primera es, yo quiero que usted nos aclare cómo fue esa cuestión de las ventanas operacionales, sobre todo lo que fue este año, ¿Cómo se tomó la decisión de obtener esas ventanas operacionales?

Y lo segundo, yo sí estoy muy preocupado por lo que se ha dicho acá de, si bien el Estudio de Impacto Ambiental es una cosa que usted hace como lo hace de la misma manera que un particular, pues si es un Documento Público, no deja de ser un Documento Público y si en ese Documento Público se dice que se hizo una reunión de socialización con la comunidad y se pone una foto de un Personero del municipio de Funza y después cuando, como lo tenemos acá, el mismo Personero dice mire eso no fue ninguna reunión de socialización, esa fue una foto que me tomaron a mi cuando yo estaba haciendo una visita a un espejo de agua en el municipio, yo no sé quién firmó ese documento, si lo firmó usted pues es una falsedad en Documento Público por cuanto la persona que está citada ahí acá está expresando que esa reunión no se hizo; entonces ¿Cuál es la posición suya respecto a estas denuncias que se han hecho de una socialización inexistente?

Y por otro lado pues sí reiterar, porque sabiendo que ustedes van a modificar los sentidos de aterrizaje y despegue, es una consecuencia obvia que el municipio más afectado ahora va a ser Funza, porque todo va ser vía Occidente, el despegue se hace hacia Occidente y el aterrizaje se hace de Occidente a Oriente, entonces los más afectados van a ser Funza; ¿Porque no se realizó un censo como tal?, ustedes tienen por ejemplo le digo, un estimativo de cuánto cuesta insonorizar y porque le pregunto, eso tiene que ver también con lo que he reiterado varias veces del riesgo jurídico, por más de que tengan Licencias Ambientales si un Juez de la República determina acá un daño antijurídico, la Aeronáutica Civil tiene que responder, por más de que haya Licencia Ambiental; entonces, ¿cuál es la posición suya sobre esta anormalidad que se evidenció acá en estos inexistentes actos de socialización y lo de las Ventanas Operacionales?

Muchas gracias y no tengo más preguntas para el Director Lenis, a quien le agradezco su presencia y su disciplina en este debate.

Director de la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, (Aerocivil), Gustavo Alberto Lenis Steffens:

Muy bien, muchas gracias. La primera, ¿Por qué se establecieron las ventanas operacionales?, el aeropuerto Eldorado está sufriendo de unas obras muy importantes para que la OACI que es el Órgano Internacional que rige la aviación lo certifique y nosotros tenemos un tiempo para cumplir con esa certificación, la certificación requiere cerrar las pistas, porque hay que meter maquinaria pesada para conformar las zonas de seguridad, ahí hubo un cambio, antes los Aeropuertos eran la pista, unas zonas de seguridad y no importaba la conformación de las zonas de seguridad; hoy en día la conformación de las zonas de Seguridad tienen que tener una consistencia por si el avión se sale entonces no se desbarate al atrancarse, porque se hunde o lo que sea, entonces estamos nosotros en las conformaciones de las zonas de seguridad que tiene que ver con los laterales y las cabeceras donde también hay unas resas y eso es lo que hoy en día se está haciendo en la pista.

Entonces las ventanas operacionales se pidieron para poder seguir con estas conformaciones de las zonas de seguridad y poder cerrar la pista norte por un tiempo para poder cumplir con los plazos que nos ha dado este Órgano para Certificar la pista.

Los demás aeropuertos internacionales también están siendo Certificados, pero las ventanas operacionales en los demás aeropuertos son mucho más fáciles, así tengan una sola pista el número de operaciones es mucho menos de la mitad de lo que tiene Eldorado hoy en día.

Con respecto al tema de, perdón de la persona, del Personero pues hombre yo me he enterado aquí, entonces apenas llegue a la oficina voy a investigar qué fue lo que pasó, porque la verdad no le sé responder eso.

Presidente (é), honorable Representante Ciro Núñez Fernández:

Gracias doctor Gustavo Lenis.

Tiene la palabra el honorable Representante Rubén Darío Molano.

Honorable Representante Rubén Darío Molano Piñeros:

Muchas gracias Presidente. Un par de inquietudes que me surgen de lo que yo he escuchado acá, me preocupa enormemente que aquí viene la comunidad expresa sus preocupaciones con un tema que le duele permanente y sistemáticamente, porque finalmente son ellos sobre los cuales recae el peso de la operación del aeropuerto y no sea posible que logremos establecer con la comunidad un diálogo fluido que nos permita hacer claridad sobre cuáles son las propuestas que tenemos para desarrollar el país.

Yo escuché a todos los de la comunidad decir que no tenían ningún inconveniente en reconocer que el aeropuerto es nódulo del desarrollo, es fundamental, no solamente para el desarrollo de Bogotá sino para el desarrollo de la región, aquí el aeropuerto involucra ya no solamente un tema de Bogotá sino un tema de toda la Región, del país, en el país, en Cundinamarca, en Bogotá se vienen avanzando iniciativas regionales, mesas de planificación, se ha declarado una Región Especial de Planificación a Bogotá y me sorprende que nosotros entre los propios funcionarios de la Administración y entre los funcionarios de Administración algunos de ellos y las comunidades, ni siquiera se pueda establecer un diálogo fluido donde se puedan tratar los temas con total tranquilidad, si uno no viviera en Colombia y como dicen en la *Luciérnaga* viviera en otro país, viene a un debate de estos y realmente uno no entiende qué es lo que está sucediendo, porque toda la comunidad ha expresado su determinación de contribuir en términos positivos a que esa obra sea efectivamente una obra que impulse el desarrollo y el crecimiento del país.

Pero toda esa misma comunidad ha dicho que esa obra se debe hacer respetando los derechos fundamentales de la comunidad, yo no veo ninguna discusión en esa proposición de la comunidad, lo que yo veo es una torpeza de las autoridades para no entender que esa proposición obliga a todas las Instancias y a todas las autoridades involucradas en el asunto a concertar con la comunidad cuáles son las medidas de mitigación que se tienen que hacer para poder darle paso a una obra tan importante como esa.

Entonces, yo siento una preocupación inmensa, porque esta es una obra estratégica, es fundamental para el posicionamiento del país, para todo lo que nosotros queramos hacer hacia el futuro, pero la echamos a perder por una especie de autismo que tenemos en las Instituciones de creer que las cosas se pueden hacer sin contar digamos con la anuencia, con el visto bueno de quienes en últimas se ven perjudicados con una obra de esa naturaleza; la Constitución y la ley le dan a los ciudadanos unos derechos que aquí Inti los ha recalcado pues con muchísimo énfasis, porque el desconocimiento de lo que la comunidad piensa de los efectos que una obra de esa magnitud tiene sobre ella le puede generar al Estado sanciones de orden pecuniario que simple y llanamente nos van a poner después a todos los ciudadanos a pagar Impuestos para poder sufragar los costos de esa improvisación en la Planeación y en la Concertación con las comunidades.

Entonces me sorprende mucho doctor Gustavo, que no encuentro en su discurso ninguna acción, hacer con la comunidad hacia adelante, ¿Qué podemos hacer para intentar enderezar eso?, tenemos, la Secretaría del Medio Ambiente dice con total claridad que ese estudio que se presentó en la Agencia Nacional de Licencias Ambientales, es un estudio que adolece de rigurosidad técnica, yo creo que eso es suficiente para que todos tomemos una voz de alarma y digamos, oiga no podemos edificar un proyecto tan importante para el desarrollo del país con una debilidad tan enorme como la que tiene el Estudio Ambiental; yo no sé si eso sea correcto, yo no sé si uno pueda edificar sabiendo que esa edificación se le puede caer después por una deficiencia fundamental en una de las bases centrales de ese Estudio que es el tema medio ambiental.

Entonces, si no lo podemos hacer allá, si tenemos que esperar las Acciones Judiciales para poder recapacitar pues yo creo que estamos llegando a un terreno muy dramático y muy riesgoso para el Estado y para los ciudadanos, porque si el día de mañana como producto de los daños que se le están causando, de las afectaciones que se le cause a la comunidad en su Salud, en sus Bienes, el Estado resulta demandado, llámese Aerocivil, llámese alguna de las Autoridades Ambientales que tienen competencia sobre esto, pues quienes finalmente pagan las indemnizaciones por ese concepto somos to-

dos los colombianos, no son solamente los que están involucrados ahí, somos todos los colombianos.

Entonces, yo le solicitaría muy especialmente que usted hiciera un esfuerzo adicional, que mirara el tema con la comunidad, que se sentara a hablar con ellos, que planteara nuevas alternativas, nosotros no podemos coronar este proyecto desconociendo los derechos de la comunidad y tampoco nos podemos quedar con las manos cruzadas si no tenemos un acuerdo con ellos, tenemos que lograr ese acuerdo, porque no lo vamos a poder; aquí todos expresaron, ese reconocimiento y a mí me parece que hay que hacer ese esfuerzo doctor ilustre, tenemos que hacer ese esfuerzo, tenemos que bajarnos del pedestal donde estamos e ir a esas comunidades y hablar con ellos y conocer al detalle sus necesidades, confrontar eso contra los aspectos técnicos, liderar el proceso, citar a las autoridades, aquí uno ve a la Secretaría del Medio Ambiente, a la Secretaría de Salud de Bogotá, pero ¿Dónde están las Autoridades del departamento de Cundinamarca en este proceso? ¿Qué han dicho sobre el particular? ¿Qué ha dicho la Secretaría de Salud del departamento de Cundinamarca?

Yo veo al Gobernador que acaba de salir haciendo unas reuniones muy pomposas sobre la Región Administrativa y de Planificación Especial, acaban de lanzar con 6 gobernadores más y la Alcaldía de Bogotá, la Nueva Región de Planeación y en un caso tan importante como este lo que encuentra es corto circuito entre todas las autoridades, entre todos ha sido imposible ponernos de acuerdo sobre cuáles son las condiciones que debe cumplir desde el punto de vista ambiental un proyecto tan importante como esos, para el desarrollo de este país.

Entonces, yo le haría muy respetuosamente la solicitud de que si hay todas esas dudas la obligación que tiene en este caso Aerocivil y ojalá todas las autoridades es propiciar que eso se despeje, hacer las acciones que haya que hacer para que eso tenga los correctivos necesarios y podamos hacer un proyecto en condiciones de sostenibilidad no solamente Ambiental sino Social, porque los proyectos requieren que las comunidades, que los actores sociales tengan en ellos una posibilidad de desarrollo y no necesariamente tengan que soportar el peso de todos los defectos que tienen porque no hemos hecho una Planeación como se debe hacer. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente (e); honorable Representante Ciro Núñez Fernández:

Gracias a usted doctor Rubén Darío.

¿Alguien más de los miembros de la Comisión Quinta quiere intervenir?

Entonces para concluir, tiene la palabra el doctor Inti Asprilla.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Muchas gracias, señor Presidente. Mire, la primera conclusión de este debate es que ni el citante, ni las comunidades han querido plantear el falso dilema entre desarrollo y Derechos Fundamentales, acá al unísono diría yo, todos los Representantes de la localidad de Fontibón, la localidad de Engativá, el municipio de Funza han dicho, mire entendemos la función estratégica de la segunda pista del aeropuerto Eldorado, pero por favor hagan las acciones administrativas para que esa función estratégica no afecte nuestros Derechos Fundamentales.

El debate tenía dos citados, el doctor Lenis, yo quería enfocar sobre todo este debate sobre la responsabilidad patrimonial que eventualmente va a tener la Aeronáutica Civil y que finalmente pues vamos a tener que pagar todos los colombianos.

Y el otro objetivo del debate que tendrá que posponerse por la ausencia injustificada del Director de la ANLA, yo sí lo digo, no sé en qué estamos, si un millón y medio de personas no le merece el desplazamiento al Director del ANLA, ¿Entonces en qué estamos? ¿Para qué está él?, lo que hemos visto acá y lo digo con la mayor indignación, es cercano, no es claramente falsa motivación en esa modificación de la licencia, falsa motivación que acerca al Prevaricato que tendrá que estudiar, si lo estudiará en detalle, si después de un análisis más a profundidad y con los insumos que se han dado en este debate, si determino que hay un Prevaricato pues denunciaré al Director de la ANLA, porque lo que demuestra esta ausencia es una pereza Institucional hacia los Derechos de los ciudadanos.

Lo segundo es que doctor Lenis, yo sí se lo digo acá con todo respeto, esas medidas de Insonorización no sirven, podrán traer todo tipo de argumentos técnicos, citar cifras, $10.000 y de $30.000 millones, pero no sirve y no sirven acá porque acá se ha demostrado lo ha dicho la misma comunidad y no lo han dicho personas que usted pueda llegar a calificar de incapaces mentalmente, acá estuvo un Edil de Cambio Radical, un Edil de Cambio Radical que le pone votos a este Gobierno, diciendo mi hija tiene afectaciones de tipo auditivo y mi sobrina tiene afectaciones de tipo auditivo, mi hija duro hasta los seis años sin hablar porque no estaba escuchando, y entonces si un testimonio como esos no nos hace llamarnos las atención sobre el modelo de desarrollo ´¿que estamos promoviendo?, ¿en qué estamos?

Otra conclusión y es que metámosle voluntad Política a esto, yo siempre lo he dicho mire las causas ambientales no tienen color político, las Causas Ambientales por cuanto mire, en Fontibón hay personas de todos los Partidos Políticos, Uribistas, de Cambio Radical, del Partido de la U, Liberales, de la Alianza Verde, del Polo, de Opción Ciudadana, de todos los Partidos Políticos y todos son afectados por igual y la labor de un Estado poder respetar los Derechos Fundamentales y ahí deberían estar los Políticos, la labor de la Vicepresidencia no es coordinar una Audiencia Pública para tapar el sol con un dedo diciéndole a la gente no, no se vayan a oponer, bienvenida la Vicepresidencia para promover acá una modificación, una Sobretasa Aeroportuaria y darle una solución a esta problemática de los ciudadanos de Fontibón, de Engativá y del Municipio de Funza, que son tan ciudadanos como usted y como yo, que tienen exactamente los mismos derechos.

Entonces si testimonios como los que acabamos de ver acá no nos hace llamar la atención sobre el tipo de país que estamos construyendo, ¿en qué estamos?

Por último, yo sí les solicito a mis colegas, mire este debate no ha concluido, acá tenía que estar el Director de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales y no quiso venir, no le mereció el Congreso de la República, ni las comunidades le merecieron el desplazamiento.

Yo por mi parte pondré, hoy radico, igual que lo hice ya con el Ministerio de Minas y Energía, una queja a la Procuraduría General de la Nación, que no es que esté muy bien presidida, pero qué hacemos si eso es lo que tenemos en este momento.

Pero por el otro lado yo sí le solicito una vez concluido este debate, al final del Orden del Día, yo sí creo que esta Comisión tiene que empezar a exigir un respeto al Congreso de la República y a las comunidades y ahí está el artículo 137 de la Constitución, hagamos una Sesión Especial y que este señor Director de la ANLA venga acá a rendir informe bajo la Gravedad de Juramento y si se excusa tendrá que escucharlo la Corte Constitucional y si la Corte Constitucional dice que no tiene razón de ser su excusa y no viene acá al Congreso de la República pues será acreedor de las Sanciones Penales por desacato a la autoridad.

Porque es que a nosotros nos elige, mire acá tengo, doctor Molano, Uribista, Centro Democrático, yo Inti Asprilla de izquierda, Alianza Verde, Progresista, yo creo que usted y yo coincidimos en que el mandato de nosotros es hacer un control político eficiente e inmediato; entonces yo le voy a pedir a la Comisión, la proposición ya está radicada, que citemos de nuevo a este señor bajo la modalidad del artículo 137 de la Constitución.

Y por último, yo lo invito a usted que haga un análisis sobre cómo vamos a solucionar esto, ¿Tiene la Aeronáutica Civil una voluntad de encontrar una solución de fondo a este problema?, ¿Vamos a buscar fuentes de financiación para poder hacer una Insonorización que sea verdaderamente efectiva?, porque la Insonorización no sirve, 2% de los habitantes de la localidad de Fontibón dicen tener Insonorización y creo que la mitad de esos dice que sirve para algo o sea que es el 1%, eso ahí está los estudios.

Entonces, yo le agradezco a usted su presencia, se lo digo con toda sinceridad lo mejor que le puede pasar a usted es que esto se caiga por vía de tutela, lo peor que puede pasar es que esto no se caiga por vía de tutela y que esto acarree Sentencias Judiciales en las cuales se declare el daño antijurídico y a la comunidad yo sí les hago un llamado, miren no duden si finalmente esta modificación no tiene fuerza ejecutoriada, porque por el momento no tiene fuerza ejecutoriada hasta que no se presenten los recursos, si esto finalmente es un hecho que ustedes van a tener que soportar 24 horas de 10:00 de la noche a 06:00 de la mañana, van a tener que soportar que unos aviones los despierten, no duden en documentar el daño Antijurídico que están sufriendo y no duden en demandar.

Si acá después se demuestra que por esta afectación de Salud Pública incrementan los accidentes de tránsito en la Localidad de Fontibón o de personas que viven en la Localidad de Fontibón y se desplacen hacia otros lados y eso acarrea la muerte de personas, pues será el Estado que tendrá que responder patrimonialmente y será la Aeronáutica Civil y los diferentes Directores de la Aeronáutica Civil quienes tendrán que responder patrimonialmente.

Así que el balance de este debate, yo creo que es un balance triste, a diferencia del debate de la semana pasada en el cual por lo menos obtuvimos un compromiso del Gobierno nacional de hacer una Consulta Previa con las comunidades indígenas y de concertar el proyecto de Reforma Agraria con las Organizaciones Campesinas, hoy en día pues no se observa ese compromiso, yo le hago un llamado a usted señor Director de la Aeronáutica Civil, que se tome a pecho esta cuestión de la afectación de las comunidades vecinas al aeropuerto Eldorado, se lo digo con toda sinceridad, lástima que pues que las comunidades tengan que esperar que un representante lo cite a usted para que usted las escuche, si usted se hubiera tomado a pecho los Derechos Fundamentales pues hubiera asistido a la audiencia pública y no hubiera mandado a un funcionario que también se lo digo con todo respeto, no sabía ni donde estaba parado, no sabía ni siquiera lo de los tipos de aeronaves.

Entonces, ese es el balance de esto, creo que vamos a revisar con detenimiento esa falsa motivación que hay en el Estudio de Impacto Ambiental de una socialización que no se dio, de confirmar esto pues se podrán las denuncias de tipo penal.

Y finalmente hago el llamado a la Comisión, si una vez cerrado ya el debate para que citemos de nuevo al Director de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales para que le responda a esta Comisión y a los habitantes de Fontibón, Engativá y Funza. Muchas gracias señor Presidente.

Presidente (e); honorable Representante Ciro Núñez Fernández:

Gracias doctor Inti.

Señora Secretaria, sírvase leer el siguiente punto del Orden del Día.

Subsecretaria, Martha Cecilia Moreno Dávila:

Con gusto señor Presidente.

Cuarto, lo que propongan los honorables Representantes, le informo que hay radicadas en Secretaría 3 proposiciones, pero se ha desintegrado el quórum para someterlas a consideración, entonces quedan para la próxima sesión, y se ha acabado el Orden del Día, señor Presidente.

Presidente (e); honorable Representante Ciro Núñez Fernández:

Se levanta la sesión y se cita para el próximo martes 8 de septiembre 9:00 a. m., para llevar acabo el debate de la honorable Representante Ángel María Gaitán.

ARTURO YEPES ALZATE
Presidente

CIRO FERNANDEZ NÚÑEZ
Vicepresidente

MARTHA CECILIA MORENO DAVILA
Subsecretaria

Las excusas son remitidas a la Comisión de Acreditación Documental de la honorable *Cámara de Representantes; de acuerdo con la Resolución* número 0665 del 23 de marzo de 2011.