

## 10.0 PLAN DE GESTION SOCIAL

### 10.1. Síntesis del Plan

El Plan de Gestión Social que se presenta a continuación complementa y se relaciona permanentemente con la gestión ambiental planteada en el capítulo 6. Centra todos los esfuerzos en dos estrategias:

- Minimizar o eliminar en la fuente los efectos ambientales negativos relacionados con el ruido y las emisiones , como elemento fundamental del proyecto de ampliación del aeropuerto; tal y como se ha presentado en capítulos anteriores , este objetivo se logra ampliamente mediante medidas físicas constructivas (barrera antiruido) y con medidas de operación (p.e.: prohibición total de aviones de primera y segunda generación a partir del 2003). Incluye las tareas de Salud Ocupacional y Seguridad Industrial al interior del aeropuerto.
- Establecer una dinámica de relación sana y mutuamente provechosa con las comunidades aledañas localizadas en el área de influencia, en la cual , además de concertar las medidas defensivas ambientales por los aumentos eventuales de ruido principalmente ,se realiza todo un proceso pedagógico tanto para los usuarios del aeropuerto como para la ciudadanía en general, orientado a entender claramente los alcances de la convivencia de las dos actividades: aeropuerto y zonas residenciales e industriales.

#### 10.1.1. Objetivos y Alcances del Plan

El Plan de Gestión Social es una solución integral a los problemas ambientales asociados con la operación aeroportuaria, ya que comprende tanto las medidas de operación dentro de los predios del aeropuerto , así como las medidas de seguimiento , participación y compensación fuera de ellos , en el área de influencia directa (crítica y significativa),y dirigido prioritariamente a los sectores y grupos poblacionales más sensibles y vulnerables.

Mientras que el objetivo del Plan de Manejo Ambiental es el de cumplir la legislación ambiental vigente en todos los aspectos relacionados con emisiones y efectos tanto de la construcción como de la operación (ver capítulo 6), El objetivo del Plan de Gestión Social es el de lograr la convivencia de usos del suelo tales como residencial e industrial con el aeropuerto.

El Plan de Gestión Social se refiere específicamente a las medidas de compatibilización y armonización del proyecto de la segunda pista de Eldorado con las comunidades circunvecinas del área de influencia directa e indirecta y a la gestión interna de salud ocupacional, seguridad industrial y educación ambiental; es decir, la población que es afectada por el ruido y otras molestias (directas) y la población que se beneficia como funcionario, empleado, usuario o habitante de Bogotá por la ampliación del aeropuerto.

Se señala de manera clara, que la ampliación de la segunda pista del aeropuerto reducirá sustancialmente los niveles de ruido en un área muy importante de la ciudad, que eventualmente se beneficiará por el aumento del valor de los inmuebles y de posibles cambios de uso con incremento de valor. En dichas áreas la ciudad percibirá -en la medida en la cual el impuesto predial refleje el valor real de la propiedad- mayores ingresos.

#### 10.1.2. Elementos del Plan

El Plan de Gestión Social se compone de los siguientes elementos:

- Una Organización multiinstitucional y amplia: El Comité Cívico-Ambiental
- Una Unidad Técnica de Apoyo : La Unidad de Gestión Ambiental y Social de la UAEAC.
- Una Herramienta Científica de Concertación e Información: La Red de Seguimiento Ambiental
- Un Instrumento Financiero : El Fondo Ambiental, que se nutre a través del "Bono Verde", suma marginal aportada por cada usuario del aeropuerto.

El Plan de Gestión Social es realista y sobre todo transparente y para ello se basa en la participación de la ciudadanía en un **Comité Cívico Ambiental** de la zona de influencia, en el cual estén debidamente representados los diferentes sectores circunvecinos a ELDORADO afectados en alguna manera por efectos ambientales de la actividad aeroportuaria. Este comité tendría por objetivo principal participar en la administración del Fondo Ambiental Aeronáutico de manera equitativa y racional, de acuerdo a la normatividad nacional vigente aplicable.

La financiación del Plan de Gestión Social se dirige a **garantizar la compensación ambiental mediante la instalación gradual de medidas defensivas contra el ruido y contra el riesgo de salud y el posible deterioro físico** en las edificaciones comunitarias y en las viviendas de la zona de influencia directa (localizadas dentro de las curvas de isoruido superiores a 65 dBs) y se basa en la estrategia de transferencia de la ganancia de los usuarios del aeropuerto (tanto pasajeros como de carga) -representada en el ahorro de tiempo por la eliminación de las demoras y en la disminución de riesgos por congestión aérea- a los habitantes de las zonas debidamente legalizadas que sufran perjuicio derivado de los niveles de ruido relacionados con la operación de la segunda pista.

Las medidas DEFENSIVAS ( instalación de medidas contra ruido dependiendo de los niveles de ruido detectados) se aplicarían en estricto orden de prioridad iniciándose por las edificaciones comunitarias o colectivas de las zona de afectación mayor de 75 dBS y finalizando por las viviendas localizadas en el área superior a los 65 dB hacia el oriente de la pista. Tendrían acceso a ello quienes cumplan los requisitos de Planeación Distrital respecto a los usos del suelo y especificaciones de construcción estipuladas en los planes de desarrollo y ordenamiento vigentes.

Esta transferencia se haría mediante el cobro de una contribución Parafiscal , de una "sobretasa " aeroportuaria o en último caso como parte de la actual Tasa aeroportuaria, cuyo monto sería del orden de \$200.= y \$400.= por pasajero nacional e internacional respectivamente y \$400.= por tonelada de carga. Dicha contribución se denominaría el "BONO VERDE" por su connotación didáctica y motivadora, puesto que se explicaría al respaldo su objetivo.

El "BONO VERDE" nutriría el FONDO AMBIENTAL AERONÁUTICO , cuyos recursos serían destinados a la financiación de las medidas defensivas, de mitigación y compensación ambiental de acuerdo a las priorizaciones definidas por el Comité Cívico ambiental; Los instrumentos y procedimientos del FONDO respetarían todas las normas legales y presupuestales vigentes. Todo ello bajo la supervisión del Ministerio del Medio Ambiente y del Dama y de las entidades fiscalizadoras pertinentes.

El instrumento que sustentará las decisiones que se vayan tomando será la RED DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL, consistente en varias estaciones de monitoreo de los niveles de ruido y contaminación atmosférica que se instalarán en sitios estratégicos. Su adquisición e instalación correrá por cuenta del Fondo y su operación estaría a cargo de la Unidad de Gestión Ambiental y Social de la UAEAC de manera coordinada con el DAMA.

Un elemento fundamental del Plan de Manejo Ambiental y del Plan de Gestión Social es la creación de la UGAS , Unidad de Gestión Ambiental y Social, dentro de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil. La UGAS , así como otros elementos del Plan de Manejo Ambiental , tales como la construcción de las barreras antiruido y las medidas internas de operación y comportamiento ambiental dentro del aeropuerto son financiadas por la Aeronáutica civil.

El Plan de Gestión Ambiental es de hondo contenido pedagógico , no sólo para los habitantes de las zonas afectadas por el ruido sino también para los usuarios y funcionarios del aeropuerto porque tanto a través de la contribución parafiscal o sobretasa ambiental o "BONO VERDE" se aprovechará la oportunidad para explicar que el ahorro de tiempo del usuario ha causado incrementos de ruido a vecinos y que se debe compensar , sino también porque las prácticas de disminución de ruido y molestias ambientales serán parte de las actividades normales cotidianas de operación aeroportuaria. (Ver Tabla 10.1)

### 10.1.3. Condiciones del Plan de Gestión Social

El Plan de Gestión Social debe ser coherente jurídicamente con la normatividad Urbana existente en la ciudad de Bogotá y la de los municipios de Funza y Mosquera. Tanto el decreto 301 de 1989 , como el acuerdo 6 de 1990 ,como las reglamentaciones de usos del suelo basadas en este y las existentes en dichos municipios deben regir las decisiones del Comité Cívico Ambiental en cuanto a la asignación de recursos a quienes sufran perjuicios habiendo cumpliendo con todos los requerimientos de usos del suelo y especificaciones constructivas referentes a las limitaciones relacionadas con la proximidad al aeropuerto.

El comité Cívico Ambiental se asesorará debidamente del Departamento Administrativo de Planeación Distrital y de las oficinas municipales de Mosquera y Funza en estas materias para garantizar que las medidas de compensación se dirigen a quien tiene legitimo derecho a ellas y además se garantiza que se toman medidas preventivas de conflictos de usos del suelo hacia el futuro. La Oficina de Planeación de la UAEAC deberá poner especial atención a este asunto.

Se requiere igualmente que exista el claro entendimiento de que **las medidas defensivas serán directamente proporcionales al nivel registrado de exposición al ruido y además cubrirán la solución tanto del aspecto de la posible depreciación de la propiedad como el de riesgos a la salud.**

Las medidas defensivas , consistentes en la instalación de diferentes tipos de soluciones en cada edificación se irán chequeando mediante mediciones de ruido interior y exterior. No se creará una relación directa entre cada habitante de la zona de influencia y la autoridad aeronáutica, puesto que el papel del Comité Cívico Ambiental será precisamente el de atender de manera conjunta los diferentes casos individuales identificando las formas más eficientes de solución.

Adicionalmente, deberá tenerse en cuenta el nivel de ruido propio de la ciudad y no atribuible al aeropuerto , dado que recientes mediciones señalan que Bogotá ostenta niveles superiores a 65 dBs en varios lugares, sin la influencia de actividades aéreas.

#### **10.1.4. Secuencia Tentativa del Plan de Gestión Social**

Para la realización exitosa del Plan de Gestión Social se proponen dos grandes etapas: La una , relacionada con la etapa de diseño y construcción de la segunda Pista , y la otra , coincidente con la operación de la ampliación del aeropuerto , que significaría la marcha normal del Plan ; tal como se explica a continuación:

##### **10.1.4.1. Etapa de Diseño Y Construcción del Proyecto**

###### **10.1.4.1.1. Alcances**

El diseño del proyecto de ampliación comprende no sólo las obras físicas sino la forma de operación del aeropuerto. Es decir, que los diseñadores deben pensar tanto en la construcción como en la dinámica de uso de la obra. El diseño incorporó desde su inicio las consideraciones ambientales de minimización del ruido y de emisiones en la fuente. En cuanto a las medidas de diseño físico , entre los métodos más utilizados en la disminución de ruido, se encuentra la construcción de las barreras, las cuales permiten disminuir notoriamente la onda sonora emitida por las aeronaves en tierra. La "vegetalización" de dicha barrera hacia su lado externo para hacerla agradable fué incluida en los diseños.

Adicionalmente , la UGAS (Unidad de Gestión Ambiental y Social) de la UAEAC adaptará permanentemente las normas vigentes a nivel internacional sobre procedimientos de carreteo (taxi) despegue y aterrizaje que minimizan el ruido , lo cual deberá ser notificado a todas las aerolíneas que operan en el aeropuerto de Eldorado.( Son de fácil implementación, puesto que se relacionan con los procedimientos de aceleración y frenado , aunque se deberá tener en cuenta la restricción de la altura de Bogotá).

Es importante anotar que el desplazamiento y disminución de los niveles de ruido a nivel de la ciudad de Bogotá se logran gracias tanto a la modificación de los patrones de aterrizaje y despegue como a la renovación de la flota de aviones. Se tuvo en cuenta el avance tecnológico creciente en cuanto a disminución de ruido en el diseño mismo de las aeronaves, campo en el cual ha habido avances muy significativos en los últimos años y se pueden esperar aún más avances.

El modelo de simulación incluyó para el escenario del año 2010 el tipo de aeronaves nuevas ya existente en el mercado internacional, llamadas de **Tercera Generación**, pero cabe esperar nuevos modelos en un futuro de mediano plazo, que serían aún más eficientes en cuanto a la disminución de ruido por pasajero o tonelada transportados. ( Los detalles técnicos de la eficacia de reducción de ruido aparecen en el capítulo 5 del documento).

Todo lo anterior significa que se deberá adelantar investigación y desarrollo de normas constantemente para ir reflejando los avances en la aviación internacional e igualmente para encontrar las mejores formas de minimizar el ruido tanto dentro del aeropuerto como en el área de influencia.

Durante la construcción de la segunda pista no se prevén impactos o efectos ambientales significativos al entorno social, económico y cultural de importancia por fuera del aeropuerto, a excepción de las asociadas con la operación normal del aeropuerto actual, ya que las actividades de la obra estarán circunscritas a las instalaciones y predios del aeropuerto. Sin embargo, y tal como se mencionó en el capítulo 9, se podrían presentar posibles contribuciones a la congestión por los vehículos pesados que transportarán los materiales y a los empleados.

El aprovechamiento de la etapa de construcción, que sería de aproximadamente tres años, para implementar el Plan de Manejo Ambiental y sus estrategias, será crucial para el éxito del proyecto. (Ver Tabla 10.2)

#### 10.1.4.1.2. Tareas específicas

Durante esta etapa se realizarán las siguientes actividades específicas del Plan de Gestión Social:

- Se constituirá la Unidad Ambiental y Social, para adelantar las relaciones con la Comunidad y las tareas descritas en capítulos anteriores, suficientemente estructurada y con presupuesto adecuado.

- Igualmente se iniciarán los trámites de organización del Fondo Ambiental Aeronáutico y se convocará a la organización del Comité cívico-ambiental , bajo la supervisión y Guía del Ministerio de Medio Ambiente y del Dama. Se diseñarán los reglamentos del Fondo y del Comité Cívico-Ambiental.
- Se diseñará , adquirirá e instalará la red de medición del ruido que cubra el área de influencia directa actual y potencial (año 2010) en el casco urbano de Bogotá y hacia el Occidente, teniendo en cuenta que será uno de los instrumentos idóneos para especificar las necesidades defensivas adecuadas.
- Se operará la red para contar con datos válidos ANTES DE LA OPERACIÓN de la segunda pista.
- Se conducirán exámenes voluntarios de audiometría en las zonas en las cuales se estima que se aumentará el ruido una vez opere la segunda pista, con el fin de establecer "Líneas de referencia" individuales, teniendo en cuenta la pobreza de la información existente al respecto.
- Se diseñará un proyecto piloto de demostración de la eficacia y eficiencia de las medidas defensivas, para lo cual será necesario un estudio técnico-económico acerca de todas las alternativas tecnológicas y su comparación, de tal manera que permita ir calibrando gradualmente las necesidades económicas.

#### 10.1.4.2. Etapa de Operación

##### 10.1.4.2.1. Alcances

Con la construcción de la nueva pista se espera un descenso notorio en los niveles de ruido que afectan actualmente la zona de Engativá y el resto de la ciudad que está localizado en la trayectoria actual de los aviones , aunque se aumentarían gradualmente - en un periodo estimado de 13 años- los niveles en Fontibón, y eventualmente los cascos urbanos de Mosquera y de Madrid hasta alcanzar probablemente y de acuerdo al modelo de simulación, niveles significativos de ruido. Permanecerían en algunos pequeños sectores tanto al oriente como al norte de la primera pista niveles de ruido superiores a la norma legal. Debido a que el reemplazo de los aviones de primera y segunda generación es un imponderable en el sentido que puede acelerarse por razones de competitividad ,será muy importante el ejercicio permanente de aplicar el modelo de simulación con base en los datos suministrados por la red.

Las medidas "defensivas" se deberán dirigir prioritariamente a las comunidades del área de influencia directa con impactos negativos que aparecen como estratos bajos, con especial prioridad para las comunidades de Fontibón y eventualmente a la comunidad de Madrid y de Funza.

Se adelantará un proyecto piloto de carácter demostrativo, de medidas "defensivas" contra el ruido en el sector más afectado por el ruido actual, dirigido a instalaciones comunitarias tales como escuelas, colegios, hospitales, iglesias; se establecerá una demostración de la efectividad de las medidas defensivas contra el ruido y un programa de investigación sobre alternativas tecnológicas al respecto.

Una vez en funcionamiento la segunda pista **disminuirán significativamente los vuelos nocturnos**, por lo cual decrecerá ampliamente el nivel de molestia en ese sentido. Sin embargo se recomienda expedir una medida consistente en la elevación de tarifas de uso de pista en horas nocturnas, que desmotive esta práctica claramente, tendiente a eliminar los depegues y aterrizajes durante la noche, es especial después de las 12:00.p.m.

#### 10.1.4.2.2. Tareas Específicas

En esta etapa, que se iniciará una vez que la segunda pista entre en operación, se realizarán las siguientes tareas del Plan de Gestión Social:

- Se fortalecerá permanentemente el Fondo con los aportes provenientes del "BONO VERDE".
- Se operará la red de seguimiento ambiental y se presentarán informes periódicos.
- Se analizarán los cambios que se produzcan en los contornos de las curvas de isoruido y en los niveles de contaminación- separando los propios de la ciudad y los relacionados directamente con el Aeropuerto-, mediante la implementación de modelos de simulación que periódicamente (cada año) vayan registrando la evolución del comportamiento ambiental
- Se profundizará en el estudio de las estrategias defensivas de compensación, teniendo en cuenta la posibilidad de nuevas tecnologías o mecanismos.

- Se iniciarán gradualmente los programas de compensación de acuerdo a un cronograma que haya sido diseñado por el comité Cívico-Ambiental en las zonas en las cuales se vayan detectando permanencia o aumentos de molestias. Para ello deberá contarse con los diseños técnicos, con los procedimientos de licitación y contratación debidamente cumplidos y con los requisitos legales claramente establecidos.

## 10.2 Participación y Veeduría Ciudadana: El Comité Cívico-Ambiental.

El Plan de Gestión Social tiene claros los nuevos derechos, deberes y oportunidades de los ciudadanos , de intervenir y participar en las decisiones ambientales y en los asuntos de la comunidad y avanza en la concreción de una fórmula novedosa y educadora para la convivencia , la concertación y la solución conjunta de los problemas, que se describe a continuación. El reto es de ofrecer una solución justa y balanceada, satisfactoria para todos.

### 10.2.1 Comité Cívico-Ambiental: Objetivos y Alcances

Como elemento importante de la política de confianza mutua entre el proyecto y la comunidad , se propone la creación de un COMITÉ CÍVICO AMBIENTAL, que además de ejercer la veeduría cívica sobre el proyecto , tendría la tarea de participar activamente en la administración del fondo ambiental aeronáutico.

El comité concertaría una estrategia y cronograma de ejecución y cumplimiento de las medidas ambientales del proyecto y por lo tanto debería contar con representantes de las localidades del área de influencia directa comprendida en las líneas de isoruido mayores de 65 dBs. El comité Cívico-Ambiental tendrá por misión Fundamental compatibilizar, armonizar la relación entre el aeropuerto y las áreas circundantes; para ello contará con el acceso al Fondo Ambiental. Deberá diseñar las estrategias más realistas, justas y satisfactorias de compensación y de relación positiva y solidaria entre las comunidades aledañas y el aeropuerto.

Se considera que de esta manera se crea una figura novedosa y educadora en la cogestión y coadministración de los problemas , soluciones y alternativas.

### 10.2.2 Composición del Comité Cívico Ambiental

Dicho comité sería conformado libremente por la comunidad y tendría representantes de varias entidades directamente relacionadas , y de otras instituciones que se consideren pertinentes . Se estima que estaría compuesto por 10 personas como máximo , una de ellas en representación de la aeronáutica Civil.

Se sugiere que el Comité Cívico Ambiental esté compuesto por lo menos por los siguientes miembros , que podría aumentarse o modificarse a medida que se encuentre la necesidad de una mejor representación:

- Representantes de la Localidad de Fontibón
- Representantes de los municipios de Funza y Mosquera
- Representante del DAMA
- Representante del Ministerio de Medio Ambiente
- Representante de la Secretaría de Salud
- Representante de la UAEAC

Se sugiere consultar con las Juntas Administradoras Locales a través de los EDILES de las zonas mencionadas para encontrar el mejor mecanismo de representación en dicho comité.

Para funcionar de manera permanente y estable , el comité debería contar con una Secretaría Técnica , para lo cual se propone que ésta sea asumida por la Unidad de Gestión Ambiental y Social de la Aeronáutica Civil.

El proyecto piloto de demostración de las tecnologías y estrategias de disminución del ruido (medidas defensivas) se podría considerar como una de las tareas iniciales principales de la secretaría técnica, para lo cual además de evaluar las diferentes alternativas tecnológicas se deberá cubrir aspectos tales como la ubicación del sitio de demostración (Una caseta o algo parecido) cercano , accesible a la mayoría e la comunidad.

### 10.2.3. Tareas del Comité Cívico-Ambiental

Las Tareas del comité Cívico-Ambiental son las pertinentes a su objetivo y alcances; se señalan las más relevantes.

- Participar activamente en el manejo del Fondo Ambiental Aeronáutico de la zona de influencia del aeropuerto de ELDORADO , bajo derechos amplios y responsabilidad legal y penal.
- Definir y hacer cumplir los criterios , parámetros e indicadores del programa de medidas defensivas.
- Promover los trabajos de seguimiento y planeación necesarios para el desarrollo del programa y adelantar los contratos necesarios para desarrollar las medidas defensivas con la mayor celeridad, pulcritud y transparencia.

- Informar oportunamente a la comunidad acerca de los avances del Plan de Gestión Social.
- Discutir y proponer fórmulas de solución a los problemas que se presenten en el desarrollo del Plan.

Como parte del programa de actividades del Comité Cívico-Ambiental estaría la de la promoción de la contratación de planos detallados del área comprendida dentro de las curvas de isoruido mayor de 65 dBs - una vez se produzcan ajustes propios de los resultados que arroje la red de seguimiento ambiental- identificando claramente el tipo de construcción y la compatibilidad con el Plan de desarrollo y ordenamiento de Bogotá , así como el tipo de solución posible para eliminar o minimizar el ruido. El comité estaría vigilado por las entidades fiscalizadoras de gasto que se consideren necesarias. Contaría con una secretaría mínima , con oficina permanente .

#### 10.2.4 Criterios de Prioridad

Se propone la siguiente estrategia de aplicación de medidas defensivas:

- Proyecto Piloto Demostrativo en el área de Fontibón para algunas de las actividades más críticas (tales como las escuelas , jardines y guarderías infantiles , ancianatos , centros de salud y hospitales) , es decir , aquellas instalaciones comunitarias en las cuales permanezca la población durante la mayor parte del día.  
 Se desarrollaría durante el periodo de construcción de la Pista de Eldorado y permitiría demostrar a la población las bondades de las medidas "defensivas". Además permitirían establecer una base de costos y de alternativas tecnológicas y motivaría a la población. Se considera que la UAEAC debe incorporar en el presupuesto de ampliación del aeropuerto el valor del Proyecto Demostrativo de dicha actividad,- que cubriría varias edificaciones públicas y la caseta de demostración de las tecnologías contra el ruido en la eventualidad de que el Fondo Ambiental Aeronáutico no capitalizara suficiente cantidad de recursos hasta el primer año de funcionamiento
- Instalación de medidas defensivas a las instalaciones colectivas. La lista inicial de dicho tipo de instalaciones aparece en el capítulo 8. Cubriría inicialmente el área de Fontibón.

- Instalación gradual de las medidas defensivas en las viviendas individuales. Esta actividad igualmente priorizaría las zonas sometidas a mayores niveles de ruido que tengan todos los derechos legales. Se iniciaría de acuerdo a los resultados del sistemas de seguimiento ( la red de estaciones de monitoreo de ruido); sólo cuando se agoten las medidas defensivas dirigidas a las zonas de mayor exposición se procedería a atender los sectores que de manera decreciente sean afectados por el ruido.

### 10.2.5 Educación e Información Ciudadana

Entre las tareas del Comité Cívico Ambiental debe señalarse una de particular importancia: La educación e información ciudadana.

El comité deberá tener muy en claro su misión de información a la comunidad acerca de los pasos y decisiones que se tomen , de manera periódica y pública. Para ello se sugiere la publicación en diarios de la capital acerca de las acciones y realizaciones del Plan de Gestión Social , avaladas por el comité.

Igualmente se sugiere que el Comité asigne una cantidad a la tarea de divulgación y educación respecto a los riesgos y soluciones asociadas al problema del ruido. Esta tarea debe conducirse de manera científica , objetiva y sistemática ,incorporando los resultados que vaya arrojando la red de monitoreo y las investigaciones que se realicen.

## 10.3 FONDO AMBIENTAL AERONÁUTICO

Este mecanismo financiero que sirve al Plan de Gestión Social Y Ambiental consistiría en la captación del "BONO VERDE" , que provendría de los usuarios del aeropuerto , tanto pasajeros como carga, de manera permanente hasta que se cubra el área de influencia determinada por la curva de isoruido mayor de 65 dBs, teniendo en cuenta los ajustes que se vayan obteniendo de la misma a partir de los nuevos resultados que arroje la red de seguimiento ambiental.

### 10.3.1 Objetivos del Fondo de Compensación Ambiental

Como su nombre lo indica , el Fondo Ambiental Aeronáutico tendría la finalidad de garantizar los recursos para solucionar los problemas ambientales prioritarios que pueda generar la operación del aeropuerto de Eldorado al contar con el nuevo proyecto de ampliación mediante la segunda pista. Sólo las actividades que tengan una clara relación con este objetivo podrían ser financiadas.

### 10.3.2 Fuentes Financieras del Fondo

El Fondo Ambiental Aeronáutico se nutriría en el caso de Bogotá mediante el "BONO VERDE" , que podría ser recolectado mediante alguna de las siguientes figuras alternativas:

- Contribución Parafiscal
- Sobretasa ambiental
- Porcentaje de la Tasa aeroportuaria actual

El valor del Bono Verde para cada pasajero sería así:

Los pasajeros nacionales que saldrían de Eldorado cancelarían la suma de \$200=; los pasajeros internacionales cancelarían al momento de salir la suma de \$400=, al pagar su tasa aeroportuaria normal . Si se comparan estos valores frente al impuesto de salida actual se encuentra que significan un costo marginal frente al ahorro real de tiempo y a la propia tasa . La tonelada de carga debería cancelar un valor entre \$400 y \$600.=; El análisis de las encuestas de usuarios permitió establecer que no habría ninguna dificultad aparente para su recaudo , ya que constituiría una suma marginal para los viajeros.

En caso de que se identifiquen demandas económicas adicionales para el cumplimiento del programa ambiental , se podría aplica el "Bono Verde" a los pasajeros entrando a Bogotá , lo cual sería un poco más complicado a menos que se realizara a través de las aerolíneas. Las medidas de ajuste de los valores del "BONO VERDE" y de otras figuras debería estar sustentado claramente en estimativos de costos del programa.

Para aprovechar pedagógicamente y motivar al usuario y a las aerolíneas acerca del "BONO VERDE" y en general de la estrategia de compensación y gestión social y ambiental , se propone que los bonos sean numerados y se rifen pasajes de viajes a los Parques Nacionales de Colombia, cuyos resultados se publicarían periódicamente en los diarios de circulación nacional.

### 10.3.3 Características del Fondo

El Fondo funcionaría con programación anual. Se plantearían presupuestos anuales , estudiados y aprobados por el Comité Civico-Ambiental, lo cual requeriría un amplio trabajo previo de identificación de áreas a las cuales se aplicarían las medidas defensivas, identificación de las medidas , cotización , contratación , supervisión , etc.

Respecto a las formas de captación de los recursos, es necesario evaluar con suficiente detalle jurídico la figura de Contribuciones Parafiscales, que requiere el tránsito por el Congreso de la República, la de Sobretasa Ambiental (que podría ajustarse al artículo 42 de la Ley 99 de 1993), que también presenta dificultades frente a la política actual de control de la inflación del actual gobierno y finalmente, dependiendo del nivel de dificultad de las anteriores figuras, la de sustraer de la tasa aeroportuaria actual el valor estipulado. El Fondo contaría con la auditoría de una firma reconocida y cumpliría con todos los requisitos legales del caso.

#### 10.4 Unidad de Gestión Ambiental y Social.

Como elemento muy importante para la gestión interna del Plan de Gestión Social de la ampliación del Aeropuerto y eventualmente de la calidad ambiental aeroportuaria, y como interlocutor permanente y técnico con la comunidad se requiere de la conformación de la Unidad de Gestión Ambiental y Social

##### 10.4.1 Objetivos y Funciones:

Los Objetivos de la Unidad de Gestión Ambiental y Social son los de garantizar que el Aeropuerto cumple con todas las disposiciones vigentes en materia ambiental y sanitaria y además logra la satisfacción y armonía social entre las actividades aeroportuarias y las áreas circunvecinas.

Para ello requiere contar con la capacidad de seguimiento, evaluación, investigación, análisis y proposición necesarias para que se tomen las medidas ambientales y de relación con la comunidad adecuadas y oportunas.

Entre las funciones más claras de la Unidad de Gestión Ambiental y Social estarían:

- Ejercer la Secretaría Técnica del Comité Cívico Ambiental de la Ampliación de la segunda Pista de Eldorado.
- Adelantar investigación y desarrollo tecnológico ambiental en cuanto a medidas de compatibilización de las operaciones e instalaciones aeroportuarias con el entorno urbano.
- Garantizar el Funcionamiento de los Sistemas de Control ambiental (efluentes, emisiones y Residuos Sólidos).
- Operar la red de seguimiento ambiental.

- Garantizar y Supervisar el cumplimiento de las normas de calidad del aire, seguridad ambiental y salud ocupacional dentro del aeropuerto.
- Ser interlocutor técnico y miembro permanente del Comité Civico-Ambiental en representación delegada por el Director de la UAEAC.
- Impulsar prácticas y estrategias de AHORRO Y USO EFICIENTE DE AGUA, de ENERGÍA y RECICLAJE Y SEPARACIÓN DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS.
- Realizar programas de Motivación y Educación Ambiental a los funcionarios y empleados del Aeropuerto , así como motivar a las empresas privadas que laboran en las instalaciones del mismo para que cumplan estrictamente las normas y prácticas ambientales. Todas estas medidas deben ser divulgadas mediante pequeños boletines al pasajero , al usuario , con carácter pedagógico y deben ser diseñadas en detalle durante la etapa de construcción de la segunda pista.

AÑO	PASAJEROS			CARGA(Ton)			TOTAL BONO	
	Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional	Total	Carga-Pasajeros	
1995	\$ 664,432,350	\$ 358,793,400	\$ 1,023,225,750	\$ 27,282,000	\$ 92,858,000	\$ 120,140,000	\$ 1,143,365,750	
1996	\$ 691,341,360	\$ 376,589,553	\$ 1,067,931,413	\$ 28,236,870	\$ 96,098,744	\$ 124,335,614	\$ 1,192,267,027	
1997	\$ 719,341,206	\$ 395,268,394	\$ 1,114,609,600	\$ 29,225,160	\$ 99,452,590	\$ 128,677,751	\$ 1,243,287,351	
1998	\$ 748,474,524	\$ 414,873,707	\$ 1,163,348,231	\$ 30,248,041	\$ 102,923,486	\$ 133,171,527	\$ 1,296,519,758	
1999	\$ 778,787,743	\$ 435,451,443	\$ 1,214,239,185	\$ 31,306,723	\$ 106,515,515	\$ 137,822,238	\$ 1,352,061,423	
2000	\$ 816,186,300	\$ 457,064,400	\$ 1,273,250,700	\$ 32,402,800	\$ 110,286,000	\$ 142,688,800	\$ 1,415,939,500	
2001	\$ 850,384,506	\$ 476,256,534	\$ 1,326,641,040	\$ 33,604,944	\$ 113,868,989	\$ 147,473,933	\$ 1,474,114,073	
2002	\$ 886,015,617	\$ 496,254,546	\$ 1,382,270,163	\$ 34,851,687	\$ 117,566,525	\$ 152,418,212	\$ 1,534,688,375	
2003	\$ 923,139,671	\$ 517,092,274	\$ 1,440,231,946	\$ 36,144,685	\$ 121,385,086	\$ 157,529,770	\$ 1,597,761,716	
2004	\$ 961,819,223	\$ 538,804,979	\$ 1,500,624,202	\$ 37,485,653	\$ 125,327,673	\$ 162,813,326	\$ 1,663,437,528	
2005	\$ 1,002,600,450	\$ 561,456,300	\$ 1,564,056,750	\$ 38,860,000	\$ 129,400,000	\$ 168,280,000	\$ 1,732,336,750	
2006	\$ 1,044,709,669	\$ 589,136,096	\$ 1,633,845,764	\$ 40,155,264	\$ 134,252,500	\$ 174,407,764	\$ 1,808,253,528	
2007	\$ 1,088,587,475	\$ 618,180,505	\$ 1,706,767,980	\$ 41,472,357	\$ 139,286,969	\$ 180,759,325	\$ 1,887,527,306	
2008	\$ 1,134,308,149	\$ 648,656,804	\$ 1,782,964,953	\$ 42,832,650	\$ 144,510,230	\$ 187,342,880	\$ 1,970,307,833	
2009	\$ 1,181,949,091	\$ 680,635,584	\$ 1,862,584,676	\$ 44,237,561	\$ 149,929,364	\$ 194,166,925	\$ 2,056,751,600	
2010	\$ 1,231,591,050	\$ 714,322,800	\$ 1,945,913,850	\$ 45,706,400	\$ 155,569,600	\$ 201,276,000	\$ 2,147,189,850	
TOTAL	\$ 14,723,668,884	\$ 8,278,837,319	\$ 23,002,506,203	\$ 574,072,794	\$ 1,939,230,371	\$ 2,513,303,165	\$ 25,515,809,369	

UNIDAD ESPECIAL ADMINISTRATIVA DE  
 AERONAUTICA CIVIL  
 DAMES & MOORE, INC.  
 ESTUDIOS TECNICOS S.A.

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL  
 CONSTRUCCION SEGUNDA PISTA  
 AEROPUERTO EL DORADO

Resumen de Proyecciones Económicas  
 generadas por Bono Verde

Enero. 1995

Tab N° 10.1

**SECUENCIA DE DESARROLLO  
PLAN DE GESTION SOCIAL.**

**TABLA 10.2**

ACTIVIDAD	CONSTRUCCION			OPERACION									
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Creación fondo ambiental.	1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2. Captación Bono Verde													
3. Creación Comité Ambiental													
4. funcionamiento Comité													
5. Instalación Red Monitoreo													
6. Monitoreo Ambiental													
7. Unidad Ambiental													
8. Proyecto Piloto													
9. Instalaciones comunitarias													
10. Vivienda >75dB													
11. Vivienda 70-75dB													
12. Vivienda 70-65dB													
13. Reemplazo Equipo													
14. Medidas Construcción													
15. Medidas Operación													
16. Control de Aerolíneas													

222

