

**PÚBLICO
DIVULGACIÓN SIMULTÁNEA**

**DOCUMENTO DEL MECANISMO INDEPENDIENTE DE
CONSULTA E INVESTIGACION**

CO-MICI002-2011

**DETERMINACIÓN DE LA ELEGIBILIDAD PARA LA FASE DE
VERIFICACION DE LA OBSERVANCIA.
AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO**

(CO-L1029)

Este documento fue preparado por la Presidenta del Panel de Verificación de Observancia

De conformidad con la Política de Acceso a la Información, el presente documento se pone a disposición del público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo para su información.

MEMORÁNDUM DE DETERMINACIÓN DE ELEGIBILIDAD

FASE DE VERIFICACIÓN DE LA OBSERVANCIA

A: Solicitantes, Directorio Ejecutivo, Alta Gerencia, Equipo de Proyecto y Agencia Ejecutora¹

DE: Mary Rose Brusewitz, Presidenta del Panel de Verificación de la Observancia

VÍA: Victoria Márquez-Mees, Secretaria Ejecutiva

PROYECTO: Aeropuerto Internacional El Dorado (CO-L1029)

FECHA: 21 de noviembre de 2014

I. RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1 El 12 de agosto de 2011 se presentó una Solicitud al MICI por la Sra. Gloria Molina en representación de un grupo de residentes de la comunidad de Fontibón que se ubica a un costado del Aeropuerto Internacional El Dorado (el “Aeropuerto”) en Bogotá, Colombia. Los Solicitantes manifestaron daños que alegan fueron causados por una Operación Financiada por el Banco en apoyo a la modernización, expansión, operación y mantenimiento del Aeropuerto.
- 1.2 La relevante Operación Financiada por el Banco es el proyecto “Aeropuerto Internacional El Dorado” (operación CO-L1029, el “Proyecto”), un préstamo de hasta US\$ 165 millones otorgado a la Operadora Aeroportuaria Internacional S.A. (“OPAIN” o la “Agencia Ejecutora”). OPAIN tiene un “Contrato de Concesión” de 20 años, otorgado en 2006 para modernizar, expandir y operar el Aeropuerto. El préstamo fue aprobado por el Directorio el 3 de diciembre de 2010.
- 1.3 Los Solicitantes alegan diversas preocupaciones vinculadas a los posibles impactos ambientales negativos y una omisión de compartir información respecto al Proyecto. Sin embargo, es consideración de la Presidenta del Panel que la principal preocupación de los Solicitantes con relación al Proyecto es el temor que el Proyecto ya está, y puede continuar contribuyendo a mayores niveles de ruido para las comunidades adyacentes. Esta preocupación de los Solicitantes se refleja en su alegato de que las obras llevadas a

¹ A menos que se definan de otra forma, los términos en este documento tienen los significados que les asigna la Política que Establece el Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación (GN-1830-49) (la “Política del MICI”), aprobada el 17 de febrero de 2010 y disponible en <http://www.iadb.org/mici>

cabo en el marco del Proyecto pueden haber requerido una ampliación del horario permitido para aterrizajes en la pista más cercana a la comunidad de los Solicitantes y, por tanto, incrementado el ruido; y que en el futuro, una vez que las actividades de modernización y expansión asociadas con el Proyecto hayan sido completadas, el Aeropuerto podrá recibir un incremento en aterrizajes y despegues, por tanto, generando mayores impactos sonoros para las comunidades circundantes.²

- 1.4 La Solicitud fue primero procesada por la Fase de Consulta del MICI. La Ombudsperson de Proyectos declaró la Solicitud elegible para dicha Fase el 3 de noviembre de 2011. La Fase de Consulta convocó a las partes interesadas a una serie de diálogos con el objetivo de resolver las preocupaciones de los Solicitantes por aproximadamente dos años. La Fase de Consulta fue dada por terminada por la Secretaria Ejecutiva en julio de 2014, tras determinar que no existían condiciones para continuar con los diálogos.
- 1.5 Los Solicitantes pidieron que su Solicitud fuese considerada por la Fase de Verificación de la Observancia. Por tanto, la Secretaria Ejecutiva transfirió la Solicitud a la Presidenta del Panel para un análisis de elegibilidad independiente el 21 de julio de 2014.³
- 1.6 Tras analizar la Solicitud, los documentos relevantes del Programa y las Políticas Operativas Pertinentes (“POPs”) y comunicarse con el Solicitante y el personal del Banco encargado del Proyecto (el “Equipo de Proyecto”), la Presidenta del Panel ha determinado que la Solicitud es elegible para una Verificación de la Observancia ya que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en la Sección 56 de la Política del MICI y no aplica ninguna de las exclusiones. Un mayor análisis de elegibilidad puede encontrarse en la Sección VI y Anexo 1 de este documento.

II. INTRODUCCIÓN A LA FASE DE VERIFICACIÓN DE LA OBSERVANCIA

A. Propósito

- 2.1 De conformidad con la Parte D, Sección 53, de la Política del MICI, el propósito de una Verificación de la Observancia es investigar los alegatos de uno o más Solicitantes de que sus derechos o intereses se afectaron, o pudieran verse afectados, de manera adversa

² Una vez que el caso fue transferido a la Fase de Verificación de la Observancia, la Presidenta del Panel ofreció a los Solicitantes la oportunidad para completar su Solicitud de conformidad con la Sección 57 de la Política del MICI. Para la mayoría de los fines de este Memorándum de Elegibilidad, el término “Solicitud” incluye la Solicitud original recibida en agosto de 2011 y la información complementaria (que se describe con más detalle en la Sección 3 abajo) recibida en septiembre de 2014.

³ Ver Política del MICI Secciones 54 y 55.

directa y materialmente por una acción u omisión del Banco que pudiera constituir una falta del Banco en el seguimiento de una o más de sus POPs en relación con una Operación Financiada por el Banco. El objetivo de una Verificación de la Observancia es establecer si (y, en tal caso, de qué modo y por qué razón) una acción u omisión del Banco en relación con una Operación Financiada por el Banco, ha resultado en el incumplimiento de una o más POPs, y en efectos adversos directos y materiales (potenciales o reales) al Solicitante.

2.2 Una Verificación de la Observancia es un ejercicio de indagación de hechos. La Parte D, Sección 65, de la Política del MICI establece que una Verificación de la Observancia no es un proceso judicial diseñado para establecer culpabilidad o inocencia, ni adjudicar faltas o asignar responsabilidades. Además, una Verificación de la Observancia no llega a conclusiones sobre las acciones u omisiones de ninguna parte que no sea el Banco, como autoridades gubernamentales, prestatarios, agencias ejecutoras, desarrolladores de proyectos, otros acreedores, Solicitantes o ninguna otra parte.

B. Elegibilidad

2.3 De acuerdo con la Política del MICI, una Solicitud se transfiere de la Fase de Consulta a la Fase de Verificación de la Observancia si el Solicitante manifiesta su deseo de una Verificación de la Observancia y si:

- i. la Fase de Consulta se da por terminada o concluida por cualquier razón, o
- ii. la Solicitud se consideró inelegible en la Fase de Consulta.⁴

2.4 De conformidad con el Sección 55 de la Política del MICI, la Presidenta del Panel “examinará la Solicitud para establecer su elegibilidad, independientemente de la determinación del Ombudsperson de Proyectos.”⁵

2.5 La elegibilidad de una Solicitud para la Fase de Verificación de la Observancia se determina con base en los criterios que establece la Política del MICI, que se incluye en el Anexo 1 de este memorándum. Al efectuar la determinación de elegibilidad, no se expresa ninguna inferencia o conclusión referente a los méritos de la Solicitud ni tampoco si alguna acción u omisión del Banco respecto de la relevante Operación Financiada por el Banco provocó una falta de cumplimiento con alguna de las POPs.

⁴ Parte D, Sección 54, de la Política del MICI.

⁵ De acuerdo con un esquema de transición aprobado por el Directorio, a partir del 1 de septiembre de 2013, la determinación de elegibilidad de la Fase de Consulta se lleva a cabo por un Comité de Elegibilidad compuesto por la Secretaria Ejecutiva del MICI y dos Oficiales de Caso.

III. LA SOLICITUD⁶

- 3.1 El 12 de agosto de 2011, la señora Gloria Molina (la “Representante”) presentó una Solicitud ante el MICI en nombre de un grupo comunitario, Comunidades Unidas Macroproyecto Aeropuerto El Dorado (“Comunidades Unidas” o los “Solicitantes”), compuesto por residentes de la Localidad Novena de Fontibón, un vecindario adyacente al Aeropuerto. Los Solicitantes expresaron sus preocupaciones relacionadas con el Proyecto para financiar la modernización, expansión, operación y mantenimiento del Aeropuerto.
- 3.2 Los Solicitantes manifestaron tanto en la Solicitud como en reuniones posteriores con la Ombudsperson de Proyectos que las campañas de participación e información puestas en marcha en relación con el Proyecto habían sido poco adecuadas y tenido una participación insuficiente, además de que no pareció haber medios de abordar las preocupaciones de las personas afectadas por el Proyecto ni medidas adecuadas para mitigar los impactos negativos en su comunidad.⁷ En la Solicitud se expresó de manera específica la preocupación entre los residentes por los hallazgos del Informe de Gestión Ambiental y Social (el “IGAS”) que emitió el BID en el contexto del Proyecto. Entre estas preocupaciones se encontraban: (i) contaminación del agua suministrada al Aeropuerto, (ii) contaminación provocada por supuestas fallas en la recolección de agua de desecho y el sistema de tratamiento, (iii) falta de operación de un incinerador de desechos sólidos, (iv) falta de un plan para manejar materiales peligrosos y prevenir y reducir la contaminación, y (v) niveles de ruido que exceden los límites establecidos en la legislación ambiental nacional.
- 3.3 Los diálogos de la Fase de Consulta tuvieron lugar a lo largo de más de dos años. Una vez que la Solicitud fue transferida a la Fase de Verificación de la Observancia, la Presidenta del Panel se puso en contacto con los Solicitantes para saber más sobre sus principales preocupaciones en relación con la Operación Financiada por el Banco. La Solicitud cita varias preocupaciones, pero actualmente, parece que la preocupación principal de los Solicitantes tiene que ver con un alegado aumento de los niveles de ruido que los Solicitantes creen que fue causado por o relacionado con el Proyecto. Los Solicitantes temen que este tema no se expresó lo suficiente en la Solicitud original. De acuerdo con la Sección 57 de la Política del MICI, que estipula que la Presidenta del Panel deberá ofrecer al Solicitante una oportunidad razonable para completar o corregir una Solicitud, la Presidenta del Panel permitió a los Solicitantes la oportunidad de

⁶ NB: Esta sección es un resumen de las preocupaciones expresadas por los Solicitantes en comunicaciones con el MICI; debe interpretarse así, sin intención de reflejar ningún juicio por parte de la Presidenta del Panel acerca de los méritos o carencia de ellos de ninguna de las alegaciones. Toda verificación de dichas alegaciones solo estaría a cargo del Panel, en caso de que subsecuentemente se recomiende una Verificación de la Observancia y el Directorio la aprobase, conforme a la Política del MICI.

⁷ Reporte de Evaluación de la Fase de Consulta MICI, Aeropuerto Internacional El Dorado, CO-MICI002-2011, marzo de 2012, párrafo 3.

- presentar información complementaria al respecto. Esa información fue recibida el 3 de septiembre de 2014 (la “[Información Complementaria](#)”).
- 3.4 La Información Complementaria describe con más detalle las alegaciones de los Solicitantes relacionadas con el ruido. Los Solicitantes sostienen que, si bien el ruido ha sido un problema grave para ellos durante años, el Proyecto ya ha aumentado el ruido y lo continuará haciendo, lo que afecta de manera negativa a su comunidad. Los Solicitantes alegan que las actividades de modernización y expansión del Proyecto permitirán que el Aeropuerto opere muchos más vuelos, lo que en consecuencia generará más ruido. Los Solicitantes también alegan que el BID violó sus POPs al no requerir la implementación de suficientes medidas de mitigación para abordar el riesgo de un mayor ruido y del daño posible que pudiera causarse de no ponerse debidamente en práctica dichas medidas. Por último, los Solicitantes alegan que el BID no consideró adecuadamente a la agencia gubernamental Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil de Colombia (“UAEAC” o “Aerocivil”) como “Tercero” de acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (“OP-703”). Según OP-703, un Tercero es “una agencia pública no identificada como agencia ejecutora en un préstamo, pero cuyo involucramiento es necesario para la mitigación de impactos ambientales o para el desempeño positivo de un proyecto”. Los Solicitantes alegan que Aerocivil cumple con el criterio de esta definición, en tanto su desempeño fue clave para mitigar los efectos negativos que pudieron generarse por un riesgo importante del Proyecto —incremento en ruido—. Los Solicitantes señalan que tanto fuentes externas como documentos del Proyecto del Banco confirman que los niveles de ruido ya exceden las limitaciones nacionales vigentes, y destacaron antecedentes de falta de cumplimiento de Aerocivil con los estándares nacionales. Los Solicitantes alegan que el BID tuvo conocimiento de estos riesgos y omitieron requerir debidamente a la Agencia Ejecutora que gestionara de forma adecuada los riesgos ya conocidos asociados con este Tercero.
- 3.5 Los Solicitantes también alegan que ya padecieron efectos negativos como resultado del Proyecto. De acuerdo con los Solicitantes, los vuelos en la “Segunda Pista”, que es la más cercana a su comunidad, tiene un horario restringido conforme a las restricciones legales nacionales: los despegues y aterrizajes solo se permiten de 6 a.m. a 10 p.m.⁸ Los Solicitantes afirman que vuelos nocturnos han operado en la Segunda Pista hasta la medianoche durante un periodo de más de un año. De acuerdo con los Solicitantes, esto se debió a la necesidad de la Agencia Ejecutora de desviar vuelos de la Primera Pista a la Segunda Pista con el fin de efectuar obras asociadas al Proyecto cercano a la Primera Pista. Los Solicitantes ven este uso de la Segunda Pista para vuelos nocturnos como algo que sería un resultado lógico del Proyecto (motivado por incentivos tanto financieros como de eficiencia), que el Banco debió haber anticipado y para el cual el Banco debió haber requerido que la Agencia Ejecutora pusiera en marcha medidas de mitigación adecuadas.

⁸ Como se observa en el mapa de la Sección IV, hay dos pistas en el Aeropuerto, una pista más antigua al Norte del aeropuerto (la “Primera Pista”) y una pista más reciente al Sur del aeropuerto (la “Segunda Pista”).

IV. EL PROYECTO

A. Panorama general

- 4.1 El Proyecto Aeropuerto Internacional El Dorado (CO-L1029) es una Operación Financiada por el Banco de hasta US\$ 165 millones otorgados a OPAIN, consorcio privado al que Aerocivil otorgó en 2006 un Contrato de Concesión de 20 años para modernizar, expandir y operar el Aeropuerto. El Directorio aprobó el Préstamo el 3 de diciembre de 2010.
- 4.2 El Proyecto es una Operación Sin Garantía Soberana (“SGS”) y como tal de acuerdo con la Política de Acceso a Información del Banco (OP-102) hay exclusiones que limitan la capacidad del Banco de divulgar información del Proyecto.⁹ Los requisitos de confidencialidad establecidos respecto a operaciones SGS aplican de igual forma para todos los documentos que el Panel produzca.
- 4.3 Según los documentos del Banco:
- i. El Proyecto se diseñó para incluir las siguientes mejoras: “i) una nueva terminal que incluirá servicios de vuelos nacionales e internacionales equipados con la tecnología más moderna en términos de manejo de equipaje, sistemas de información de vuelos y seguridad; ii) una nueva terminal de carga, con más lugares de estacionamiento para las aeronaves; iii) un nuevo edificio de oficinas de seis pisos para Aerocivil; iv) una nueva área de mantenimiento; v) reubicación de una estación de bomberos y construcción de una adicional con equipo de vanguardia, y vi) reubicación de la torre de control.”¹⁰
 - ii. El Banco esperaba los siguientes resultados de desarrollo del Proyecto: “i) disminución de retrasos de pasajeros y aeronaves como resultado de una mejora general de productividad; ii) expansión de los servicios ofrecidos tanto a las aerolíneas como a los usuarios de las instalaciones; iii) mejores controles y seguridad en todo el aeropuerto; iv) mejora general de la comodidad y conveniencia de los pasajeros mediante mejores servicios en la terminal y tiempos de espera más breves, y v) impactos macroeconómicos, como exportaciones, empleos y ganancias en turismo una vez expandida la capacidad de carga y pasajeros.”¹¹

⁹ De acuerdo con la Política de Acceso a la Información, no se habrá de divulgar información relativa a las operaciones SGS, salvo: Síntesis inicial del proyecto, Estrategia ambiental y social, Evaluación de impacto ambiental, Análisis ambiental estratégico, Análisis ambiental, Informe sobre Gestión Ambiental y Social, Resumen de proyectos aprobados; e información para la cual el correspondiente prestatario haya prestado consentimiento expreso para su divulgación. Ver: Política de Acceso a la Información (OP-102), Sección 4.1 (j), 2010.

¹⁰ CO-L1029, Aeropuerto Internacional El Dorado, Resumen de Proyecto, 28 de febrero de 2008, página 1.

¹¹ *Ibid.*, página 2.

B. Potenciales impactos ambientales y sociales

- 4.4 El Programa se clasificó como operación de categoría B conforme a la OP-703, designación de riesgo mediano dada a las “operaciones que puedan causar principalmente impactos ambientales negativos localizados y de corto plazo, incluyendo impactos sociales asociados, y para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación efectivas”.¹²
- 4.5 En la etapa de preparación del Proyecto el Banco identificó los siguientes impactos ambientales y sociales posibles:

“Los principales impactos ambientales y sociales están relacionados con actividades de construcción de mediana escala y efectos incrementables debido a un aumento de las actividades y servicios aeroportuarios que puedan resultar del programa de inversión. Los riesgos principales son posibles responsabilidades ambientales y sociales existentes... Las actividades de construcción de mediana escala generarán sobre todo impactos ambientales y sociales locales y de corto plazo. Los impactos relacionados con la construcción abarcan: i) generación de polvo, ruido y desechos, ii) deterioro de la calidad del aire por las actividades de construcción, iii) el riesgo de efectuar actividades de construcción simultánea con la operación del aeropuerto y iv) molestias generales relacionadas con la ejecución de la construcción en los alrededores del aeropuerto...”

Durante las operaciones, el aeropuerto expandido generará más ruido y emisiones debido a mayores operaciones de despegue y aterrizaje, generación de desechos líquidos y desperdicios, complicaciones potenciales debidas al uso más intenso de la infraestructura local, como caminos locales, desechos líquidos y redes sanitarias.” (Cursivas añadidas.)¹³

- 4.6 Como parte del proceso del Banco respecto del Proyecto, los documentos del Proyecto establecen que el Banco identificó impactos potenciales directos e indirectos del Proyecto, que el Banco garantizaría que se revisaran durante la debida diligencia. En particular, la Estrategia Ambiental y Social (EAS) de mayo de 2007 destacó el ruido entre estos impactos potenciales, al establecer que “la idoneidad de la evaluación de los impactos de ruido y calidad del aire por el incremento de operaciones y el compromiso y capacidad del consorcio Aerocivil para aplicar las medidas de mitigación ambiental y social (es decir, ruido, tráfico) con el fin de controlar y mitigar de manera adecuada los impactos de la operación del aeropuerto...” necesitarían evaluarse de forma independiente.¹⁴

¹² Las clasificaciones conforme a OP-703 se efectúan de acuerdo con su Directriz B.3 sobre Pre-evaluación y Clasificación.

¹³ Estrategia Ambiental y Social (EAS), mayo de 2007, párrafos 1.4 y 1.5.

¹⁴ EAS, párrafo 1.7.

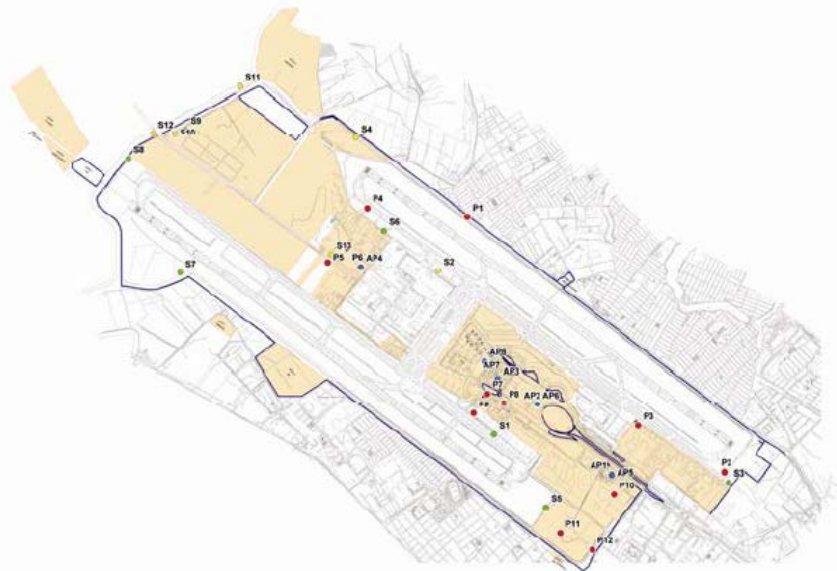
- 4.7 El IGAS de septiembre de 2010 menciona el problema del ruido en su análisis de aspectos sociales y ambientales relacionados con el Proyecto. Destaca que, como parte de sus responsabilidades requeridas por la Licencia Ambiental (descrita en la Sección IV, Parte D, más adelante), Aerocivil supervisa el ruido y estableció un sistema de categorización para los niveles detectados de acuerdo con la gravedad con que podrían considerarse. Señala que el monitoreo “en general” ha registrado niveles cercanos a 75 dB durante el día en áreas residenciales adyacentes al Aeropuerto, y valores medios de 65 dB diurnos/nocturnos, lo cual excede los límites establecidos en la ley ambiental nacional. El IGAS plantea que este ruido elevado, en especial los niveles nocturnos, pueden relacionarse con el aumento de operaciones nocturnas hacia el Oeste.¹⁵
- 4.8 El IGAS analiza otros riesgos que se originan del Proyecto y que estarían más allá del control de OPAIN, incluyendo la posibilidad de que Aerocivil opere la Segunda Pista en la noche, lo que se restringió en la Licencia Ambiental entonces vigente. El IGAS destaca que, si bien Aerocivil es responsable del tráfico aéreo y de operar las pistas de conformidad con el Acuerdo de Concesión, el Aeropuerto opera conforme a una Licencia Ambiental única. El IGAS establece que toda desviación o falta de cumplimiento debe reportarse al Banco y resolverse de forma adecuada para cumplir con los permisos y autorizaciones vigentes.

C. Marco legal

- 4.9 El área física concedida a OPAIN (el “Área de Concesión”) como resultado del Acuerdo de Concesión fue de aproximadamente 397 hectáreas, destacadas en amarillo en la siguiente ilustración. El Área de Concesión incluía las siguientes instalaciones: (i) terminales para pasajeros, (ii) áreas de carga nacional e internacional, (iii) área de aviación general, (iv) torre administrativa de Aerocivil, (v) almacén de Aerocivil, (vi) edificio del Secretariado de Sistemas Operativos de Aerocivil y (vi) la torre de control.¹⁶

¹⁵ IGAS, septiembre de 2010, párrafos 4.4 y 4.5.

¹⁶ CO-L1029: Aeropuerto Internacional de El Dorado, Informe de Manejo Ambiental y Social, septiembre de 2010, párrafo 2.4.



4.10 Con fines operativos, el espacio físico del Aeropuerto se estructuró en dos áreas principales: aéreo y terrestre:

- i. Lado Aéreo: Comprende las áreas relacionadas con el movimiento de aeronaves tales como las dos pistas, calles de rodaje, terrenos adyacentes, posiciones de parqueo para carga y pasajeros y edificios relacionados con estas operaciones (Aviación Civil, Navegación Aérea, Control Aduanero y Policial, Plan de Vuelo y Meteorología). Aerocivil, es la entidad Estatal encargada de todas las operaciones en el lado aéreo del Aeropuerto y en el espacio aéreo correspondiente. Otro concesionario, la Compañía de Desarrollo Aeropuerto El Dorado (“CODAD”), está a cargo la administración, operación y el mantenimiento de las dos pistas.
- ii. Lado Terrestre: Comprende las áreas relacionadas con todas las actividades terrestres vinculadas a la operación del Aeropuerto tales como terminales de pasajeros y de carga, instalaciones de servicio para aeronaves y pasajeros y locales comerciales. OPAIN tiene a su cargo la modernización y expansión de las áreas concesionadas y consideradas en el lado terrestre. Asimismo, tiene a su cargo la administración, operación, explotación comercial y mantenimiento de la infraestructura concesionada a excepción de Puente Aéreo, Aerocivil y Comando Aéreo de Transporte Militar (CATAM).¹⁷

D. Responsabilidades ambientales

4.11 El Aeropuerto opera conforme a una Licencia Ambiental única otorgada el 7 de noviembre de 1995, la cual se ha enmendado, modificado o extendido varias veces. En 2005, Aerocivil solicitó un concepto técnico al ministerio competente en ese entonces (Ministerio del Medio Ambiente, “MMA”) respecto de la necesidad de una nueva licencia ambiental o de emendar la vigente, para la ejecución de las obras del Proyecto a

¹⁷ IGAS, párrafo 2.18.

cargo de un concesionario. De acuerdo con el IGAS, el MMA no consideró necesaria ninguna licencia adicional para el Proyecto en vista de que no se altera la configuración operativa de las pistas, no hay operaciones nocturnas en la Segunda Pista y no se incrementó la frecuencia de despegues y aterrizajes en la Segunda Pista.¹⁸

- 4.12 El 1 de junio de 2009, mediante la Resolución 1001, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (“MAVDT”) aprobó la transferencia parcial de algunas responsabilidades establecidas en la Licencia Ambiental a OPAIN.
- 4.13 Conforme a los términos del Acuerdo de Concesión, Aerocivil mantuvo a su cargo y excluyó a OPAIN de responsabilidades relativas a medidas de mitigación y monitoreo de ruido, monitoreo de la calidad del aire y gestión social, pero dicha exclusión sólo cubría esas responsabilidades en la medida en que no se vincularan directamente a las actividades cubiertas por la concesión, como modernización y expansión, operaciones, uso comercial, mantenimiento y administración del Área de Concesión.¹⁹
- 4.14 Los términos de la transferencia parcial de la Licencia Ambiental estipulaban que OPAIN asumía responsabilidad por (i) la construcción de una zona de pruebas de motores, (ii) cumplimiento del Plan de Manejo de Desechos Sólidos del Aeropuerto, (iii) monitoreo del agua de superficie y subterránea, (iv) realizar el pesaje de aeronaves y (v) divulgar información escrita a todo el personal participante en el Proyecto sobre las obligaciones establecidas por la autoridad ambiental competente y la Licencia Ambiental.²⁰

V. ACTUACIÓN DEL MICI A LA FECHA

- 5.1 La Solicitud se recibió el 12 de agosto de 2011. En aquel entonces, los Solicitantes aún no habían contactado con la Administración, como es requerido por la Política del MICI, entonces fueron puestos en contacto con el Equipo de Proyecto. La Solicitud por último se registró el 12 de septiembre de 2011.

A. Fase de Consulta²¹

- 5.2 La Ombudsperson de Proyectos declaró elegible la Solicitud para la Fase de Consulta el 3 de noviembre de 2011. Tras evaluar a las partes interesadas y los temas durante la evaluación, el equipo de la Fase de Consulta facilitó un proceso de diálogo en el transcurso de cerca de dos años a partir de marzo de 2012. Los temas en el diálogo se agruparon en cuatro áreas: i) manejo del agua, ii) manejo de materiales peligrosos, iii) calidad del aire y niveles de ruido, y iv) gestión social.

¹⁸ IGAS, párrafo 3.17.

¹⁹ IGAS, párrafo 3.14.

²⁰ IGAS, párrafo 3.15.

²¹ El 1 de septiembre de 2013 terminó el contrato de la Ombudsperson de Proyectos y el Directorio puso en marcha un esquema de transición. Conforme a dicho esquema, la gestión de los casos activos se efectuaría de acuerdo con un plan de transición mediante el cual los intermediarios locales facilitarían los diálogos y dos Oficiales de Casos manejarían la Fase de Consulta con la supervisión de la Secretaria Ejecutiva.

5.3 Durante la Fase de Consulta se llevaron a cabo y se cerraron los diálogos relativos a los dos primeros temas. La tercera área temática se inició pero nunca se cerró debido a varios factores complicados. Luego se abordó la cuarta área temática, pero la Secretaria Ejecutiva observó que ya no había las condiciones adecuadas para continuar con el diálogo y por ende se clausuró la Fase de Consulta. En marzo de 2014 se comunicó a las partes la decisión de cerrar la Fase de Consulta y después se emitió el Informe de la Fase de Consulta en julio de 2014, lo que marcó el término formal de dicha Fase.²²

B. Fase de Verificación de la Observancia

5.4 En mayo de 2014, la Representante informó al MICI la pretensión de los Solicitantes de que la Solicitud se considerara para una Verificación de la Observancia. El 21 de julio de 2014, una vez que la Fase de Consulta había terminado oficialmente, la Secretaria Ejecutiva transfirió la Solicitud a la Presidenta del Panel para fines de la determinación independiente de elegibilidad conforme lo requiere la Sección 55 de la Política del MICI.

5.5 La Presidenta del Panel y el personal de Verificación de la Observancia comenzaron a analizar los documentos pertinentes del Banco y otra información relativa al Proyecto y a la Solicitud. Como se describe en la Sección III de este memorándum, la Presidenta del Panel sostuvo una reunión telefónica con la Representante; los Solicitantes subsecuentemente proporcionaron información escrita adicional en forma de Información Complementaria, recibida el 4 de septiembre de 2014. La Presidenta del Panel y el personal de Verificación de la Observancia también se reunieron y se comunicaron con el Equipo de Proyecto respecto de la Solicitud (incluyendo la Información Complementaria) y del Proyecto. Se dio al Equipo de Proyecto la oportunidad de responder formalmente por escrito a la Solicitud y la Información Complementaria; estas respuestas se recibieron el 14 de agosto y el 3 de octubre de 2014, respectivamente. Este proceso de recopilación y seguimiento de información con los Solicitantes y el Equipo del Proyecto tomó tiempo, por lo que se emitieron varias prórrogas a la fecha límite para esta determinación de elegibilidad, con fundamento en la Sección 91 de la Política del MICI. La Presidenta del Panel desea agradecer a todas las partes su paciencia y colaboración a lo largo del proceso de recopilación y análisis de la información.

VI. ANÁLISIS DE ELEGIBILIDAD PARA LA FASE DE VERIFICACIÓN DE LA OBSERVANCIA

6.1 De acuerdo con la Sección 55 de la Política del MICI, la Presidenta del Panel debe formular una determinación de elegibilidad independiente de aquella de la Fase de Consulta. Para la Fase de Verificación de la Observancia, las Solicitudes se analizan con base en las exclusiones y criterios de elegibilidad establecidos en las Secciones 37 y 56 de la Política del MICI.

²² Para mayor información ver Informe de la Fase de Consulta, Caso CO-MICI002-2011, Aeropuerto Internacional El Dorado (CO-L1029), julio de 2014.

- 6.2 Tras una revisión minuciosa de la Solicitud, y de las comunicaciones con la Representante, la Presidenta del Panel determinó que los Solicitantes han aseverado en forma razonable que se han visto afectados o prevén que podrían verse afectados de manera adversa, directa y sustancial por una acción u omisión del BID en contravención de una o más de sus POPs en el contexto del Proyecto.²³ Esto es así porque las supuestas preocupaciones y daños detallados en este memorándum parecen relacionarse con el cumplimiento por parte del Banco de la OP-703.
- 6.3 Más aún, la Presidenta del Panel sostiene que los daños principales que alegan los Solicitantes tienen que ver con un temor de que el Proyecto haya exacerbado los efectos negativos asociados al ruido, y pueda hacerlo aún más en el futuro sobre los miembros de la comunidad de Fontibón. Al considerar cómo estos alegatos pueden relacionarse con responsabilidades del Banco a la luz de las POPs, la Presidenta considera que los daños que alegan los Solicitantes relacionados con el ruido pueden considerarse como dos distintos tipos de impactos posibles:
- i. Posibles impactos de corto-mediano plazo relacionados con el desarrollo de obras del Proyecto simultáneas a la operación del Aeropuerto, en especial si llegara a requerirse (o se ha requerido ya) una modificación del horario permitido para vuelos en la Segunda Pista; e
 - ii. Impactos potenciales de largo plazo relacionados con los efectos que se generarían si el Proyecto aumenta la capacidad operativa del Aeropuerto, habilitándolo para recibir más vuelos de pasajeros y carga, lo que daría como resultado un incremento en el ruido.
- 6.4 Por último, la Presidenta del Panel determinó que la Solicitud cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en la Sección 56 de la Política del MICI y que no aplican exclusiones. Así, la Presidenta del Panel determina que la **Solicitud es ELEGIBLE para los fines de una Verificación de la Observancia**. El análisis de todos los criterios de elegibilidad y exclusión se encuentran en la tabla del Anexo 1 de este documento.

²³ Criterios de Elegibilidad de la Política del MICI, Sección 56 (f).

ANEXO 1: TABLA DE ANÁLISIS DE ELEGIBILIDAD DE LA FASE DE VERIFICACIÓN DE LA OBSERVANCIA

Criterios de elegibilidad	Determinación de la Presidenta
<p>56 a. Nombres e información de contacto del Solicitante estén disponibles</p>	<p>Cumple con el criterio: la información de contacto de los Solicitantes está en el expediente.</p>
<p>56 b. Se dispone de los nombres e información de contacto del Representante, si se cuenta con estos datos y prueba de la correspondiente autorización</p>	<p>Cumple con el criterio: la información de contacto de la Representante está en el expediente, así como la prueba de que representa a los Solicitantes.</p>
<p>56 c. Se identificó o identificaron la(s) Operación(es) Financiada(s) por el Banco</p>	<p>Cumple con el criterio: el Proyecto se identificó como Aeropuerto Internacional El Dorado (CO-L1029).</p>
<p>56 d. El Solicitante reside en el país donde la Operación Financiada por el Banco es o será implementada (o se ha nombrado un Representante debidamente calificado)</p>	<p>Cumple con el criterio: los Solicitantes residen en Colombia, de acuerdo con la información proporcionada al personal del MICI.</p>
<p>56 e. Ninguna de las exclusiones contempladas en la Sección 37 se aplica</p>	<p>Cumple con los criterios: véase más adelante.</p>
<p>37 (a) Acciones cuya responsabilidad recaiga en partes que no sean el Banco, como un Prestatario/Receptor, un beneficiario de cooperación técnica o un organismo ejecutor, y que no impliquen acción u omisión alguna por parte del Banco</p>	<p>La exclusión no se aplica: la Solicitud menciona acciones de la Agencia Ejecutora respecto del Proyecto y de Aerocivil. Sin embargo, como se observa en el párrafo 3.4, los Solicitantes se preguntan si el BID evaluó de manera suficiente los riesgos asociados con el Proyecto y si requirió a la Agencia Ejecutora que se implementaran medidas de mitigación adecuadas. En cuanto a las referencias a Aerocivil, generaron la pregunta de si Aerocivil es un “Tercero” como se define en OP-703. Así, estas alegaciones pueden relacionarse con las responsabilidades del Banco de acuerdo con OP-703, como se analiza en la Sección VI.</p>
<p>37 (b) Solicitudes relacionadas exclusivamente con las leyes, políticas o regulaciones del país o países anfitriones, prestatario/receptor o la Agencia Ejecutora</p>	<p>La exclusión no se aplica: la Solicitud no se relaciona exclusivamente con estos elementos. Los Solicitantes mencionaron las limitaciones legales sobre ruido en Colombia, pero la Solicitud se centra en la forma como el Banco evaluó y planeó medidas de mitigación para los riesgos del Proyecto asociados con el ruido.</p>
<p>37 (c) Acciones o actividades que no estén vinculadas con una Operación Financiada por el Banco o no estén sujetas a las Políticas</p>	<p>La exclusión no se aplica: los Solicitantes describen los daños que alegan se generaron por una Operación Financiada por el Banco en la que</p>

Criterios de elegibilidad	Determinación de la Presidenta
Operativas Pertinentes del Banco	aplican las POPs.
37 (d) Decisiones o procesos de adquisición (en cuyo caso la Secretaria Ejecutiva dirigirá la Solicitud a la oficina correspondiente del Banco)	La exclusión no se aplica: la Solicitud no hace referencia a decisiones o procesos de adquisiciones.
37 (e) Un asunto o asuntos específicos que ya hayan sido objeto de verificación con arreglo al Mecanismo, o a su predecesor, salvo justificación basada en nuevos indicios o circunstancias no disponibles al momento de realizarse la Solicitud inicial	La exclusión no se aplica: la Solicitud no menciona asuntos que ya hayan sido revisados por el MICI o su predecesor.
37 (f) Las solicitudes que tratan con una Operación Financiada por el Banco que se presentan después de veinticuatro (24) meses del último desembolso	La exclusión no se aplica: el Préstamo aún no se ha desembolsado en su totalidad. De acuerdo con los registros del Banco, el primero y mayor tramo de financiamiento se desembolsó por completo (USD 115 500 000 para octubre de 2012), pero solo se ha desembolsado cerca del 8% del tramo restante del financiamiento.
37 (g) Consideraciones de ética o fraude, acciones específicas de empleados del Banco, asuntos no operativos como administración o finanzas internas, denuncias de prácticas de corrupción u otros asuntos sujetos al escrutinio de otros órganos instituidos por el Banco (en cuyo caso la Secretaria Ejecutiva remitirá la Solicitud a la oficina que corresponda del Banco)	La exclusión no se aplica: la Solicitud no hace referencia a estos elementos.
37 (h) Cualquier Solicitud que visiblemente (i) carezca de fundamento o (ii) se haya presentado con el propósito de obtener una ventaja comercial competitiva	La exclusión no se aplica: la revisión <i>prima facie</i> de la Presidenta del Panel reveló que los Solicitantes manifestaron argumentos que parecen afirmar un daño plausible y sustantivo y que no parecen formularse con fines de obtener una ventaja comercial competitiva.
37 (i) Solicitudes que planteen temas que estén siendo objeto de procesos arbitrales o judiciales por órganos nacionales, supranacionales o similares	La exclusión no se aplica: la Presidenta del Panel no tiene conocimiento de ninguna revisión arbitral o judicial relacionada con las preocupaciones manifestadas en la Solicitud.
56 f. El Solicitante ha aseverado en forma razonable que se ha visto afectado o prevé	Cumple con el criterio: los Solicitantes mencionaron razonablemente los daños asociados

Criterios de elegibilidad	Determinación de la Presidenta
<p>que podría verse afectado de manera adversa, directa y sustancial por una acción u omisión del BID en contravención de una de sus Políticas Operativas Pertinentes en una Operación Financiada por el Banco y ha descrito en términos por lo menos generales el perjuicio directo y sustancial que ha sido causado o que pueda ser causado por dicha Operación Financiada por el Banco</p>	<p>con el Proyecto y la potencial falta de cumplimiento por parte del Banco con las POPs, como se describe en los párrafos 3.4 y 3.5. Una revisión a prima facie de la Solicitud, documentos del Proyecto y las POPs sugiere que los alegados daños pueden relacionarse con violaciones potenciales de la OP-703.</p>
<p>56 g. Con respecto a un tema planteado en la Solicitud, una Verificación de la Observancia puede contribuir a establecer si (y, en tal caso, de qué modo y por qué razón) una acción u omisión cualquiera del BID referida a una Operación Financiada por el Banco ha resultado en el incumplimiento de una Política Operativa Pertinente y en efectos directos, sustanciales y adversos (reales o potenciales) para el Solicitante</p>	<p>Cumple con el criterio: en opinión de la Presidenta del Panel, una Verificación de la Observancia sobre los asuntos planteados en esta Solicitud puede establecer si (y de ser así, cómo y por qué) una acción u omisión del Banco, respecto de una Operación Financiada por el Banco, resultó en una falta de cumplimiento con una o más POPs y en efectos adversos directos y materiales (potenciales o reales) para los Solicitantes.</p>
<p>56 h. El Solicitante tomó medidas para llamar la atención de la Administración sobre el tema</p>	<p>Cumple con el criterio: los Solicitantes se pusieron en contacto con la Representación del BID en Colombia y con el Equipo de Proyecto. La Administración se ha reunido al menos en dos ocasiones con los Solicitantes.</p>