C-AEROMITU PYC-057

Bogotá D.C., 16 de abril de 2020

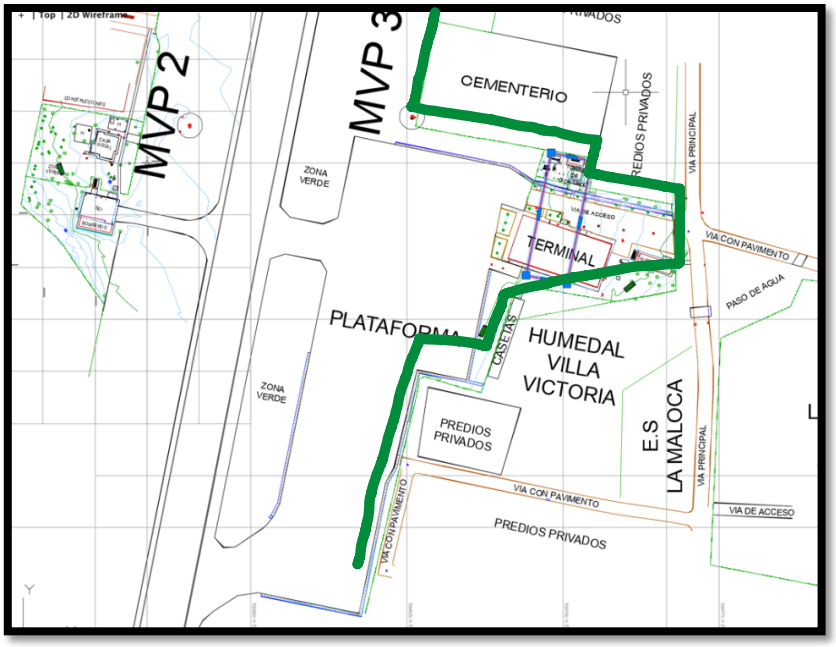
Ingeniero
JUAN JACOBO PINILLA
Representante legal
Consultorías y construcciones Ltda.

Ref. Contrato 19001355 H3 de 2019, "REALIZAR LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y/O MEJORAMIENTO DE LA TORRE DE CONTROL, CUARTEL DE BOMBEROS Y TERMINAL DEL AEROPUERTO FABIO ALBERTO LEÓN BENTLEYDE MITÚ, VAUPÉS".

Asunto: Solicitud definición localización infraestructuras Lado Tierra, Aeropuerto Fabio Alberto León Bentley de Mitú – Vaupés.

Respetados Señores

De acuerdo con las reuniones virtuales realizadas con acompañamiento del Ministerio del Medio Ambiente y de la Corporación para el Desarrollo de la Amazonia CDA, así como las autoridades administrativas del departamento de Vaupés y de su capital Mitú, se define que cualquier alternativa de desarrollo en el aeropuerto, se debe realizar dentro del polígono de delimitación del área del Plan de Manejo Ambiental aprobado por el Esquema de ordenamiento territorial del Municipio de Mitú.



Perímetro de desarrollo actual del aeropuerto

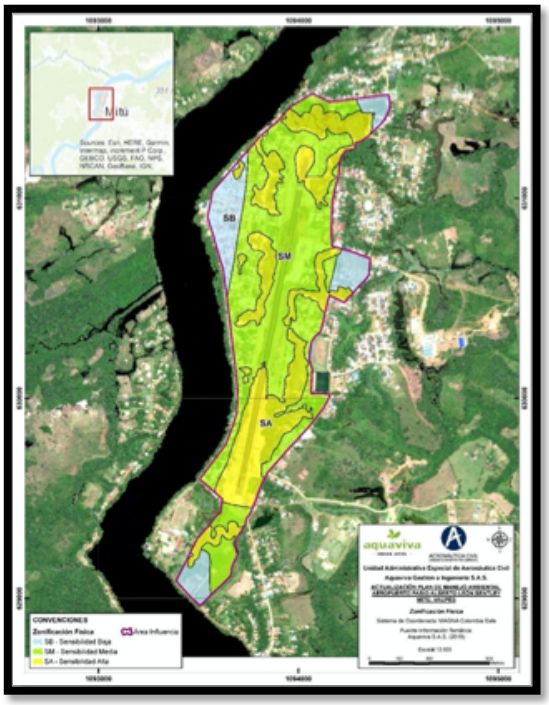
Tel 5300660
CRA 19ª #84-14 PISO 7
Bogotá, Colombia
aeromitupyc@gmail.com

De acuerdo con lo anterior, las alternativas de desarrollo del aeropuerto planteadas dentro del Esquema de Planificación Aeroportuaria para el Aeropuerto de la referencia, presentan dificultades para su implementación, toda vez que en dos de ellas, se desarrollan ampliaciones sobre las áreas de humedal, el cual es declarado de alta sensibilidad en el Plan de Manejo Ambiental del Aeropuerto, de acuerdo a la siguiente tabla:

Tabla 5 - 4 Calificación de la sensibilidad ambiental de la variable hidrológica

Rangos / unidades de las Variables	Categoría de sensibilidad	Calificación	Justificación
Área de humedal declarado	Alta	3	Zona de sensibilidad alta, puesto que son áreas declaradas de importancia ambiental municipal (Resolución 118 del 13 de mayo de 2005 de la CDA, Corporación para el Desarrollo Sostenible del Norte y el Oriente Amazónico, la cual, aprueba el EOT del municipio, donde se declaran áreas de protección ambiental a los humedales del área urbana de Mitú). Las áreas declaradas son consideradas como favorecedoras de la dinámica biológica, la conservación y el disfrute turístico del ecosistema lentico perteneciente a la cuenca del Amazonas. Desde el aspecto ambiental, estos humedales recobran una alta importancia en términos generales para el municipio, dado que contribuyen a la estabilidad y regulación de los cambios que suceden dentro de la dinámica hidrológica (crecidas y sequias). Por ende, debe ser considerada en zonificación del proyecto.
Área de no humedal	Baja	1	Zona de sensibilidad baja, ya que hace referencia a las áreas, aptas para el desarrollo urbano.

Fuente: Aquaviva S.A.S. (2019)



Zonificación ambiental para el área de influencia del aeropuerto Fabio A. León Bentley

Tel 5300660
CRA 19ª #84-14 PISO 7
Bogotá, Colombia
aeromitupyc@gmail.com

Como se puede observar en la figura la mayor parte del área de influencia del aeropuerto presenta una sensibilidad alta como resultado principalmente de las zonificaciones intermedias física y socioeconómica, debido a la presencia de los ecosistemas de humedal, el asentamiento del casco urbano del municipio en inmediaciones del aeropuerto y los niveles de presión sonora. En cuanto a las zonas de sensibilidad media, están aquellas en que su sensibilidad se da únicamente por la cobertura vegetal asociada a zonas pantanosas, como se observa al sur y norte de la pista, como se puede observar en las zonas centrales de la pista incluyendo el terminal y estación SEI. (AQUAVIVA, 2018)

El Esquema de ordenamiento Aeroportuario, plantea las siguientes alternativas de desarrollo
Alternativa A:



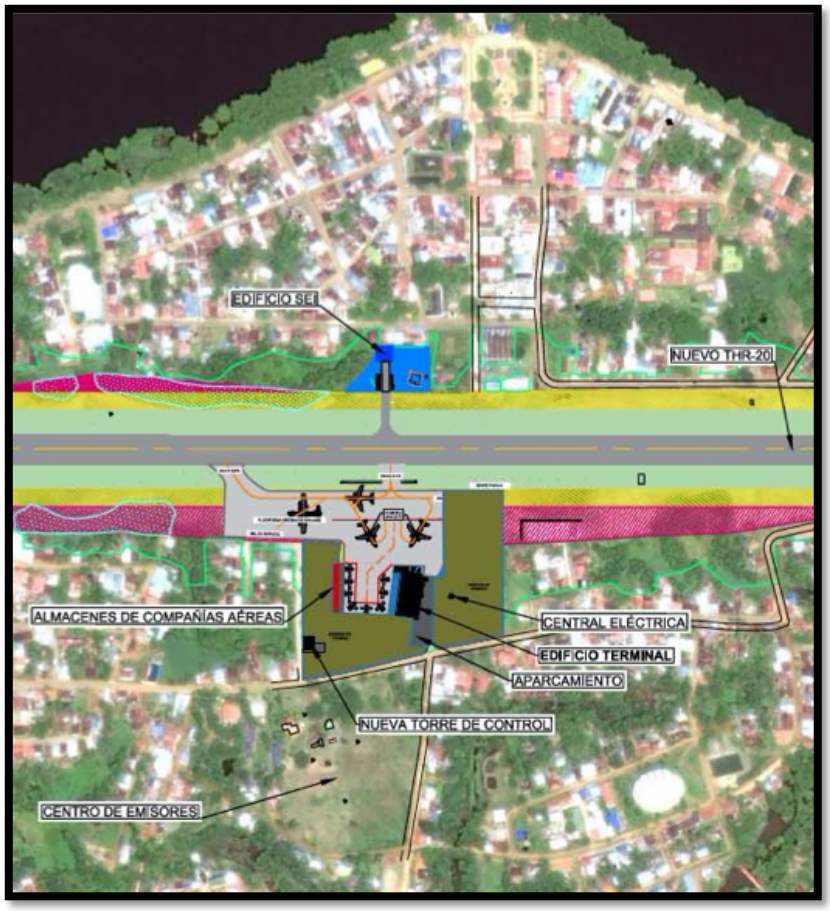
La alternativa A consiste en ejecutar las siguientes actuaciones, en el Lado Tierra:

- Ampliar la plataforma hacia la posición del actual edificio terminal, siendo necesario mover el edificio y las instalaciones
- Ejecutar una nueva torre de control.
- Ejecutar un nuevo edificio terminal.
- Ejecutar un nuevo edificio SEI.
- Ejecutar una nueva central eléctrica.
- Ejecutar un nuevo parqueadero.

En esta alternativa, la construcción de la infraestructura de Lado Tierra se debería realizar por fuera del polígono aprobado de desarrollo dentro del PMA, por lo cual se hace inviable su implementación,

hasta que no se realicen estudios ambientales que permitan adquirir estas nuevas áreas e incluirlas dentro de este perímetro.

Alternativa B:



La alternativa plantea las siguientes actuaciones en el Lado Tierra:

- Ampliar la plataforma hacia la posición del actual edificio terminal, sin afectar al edificio terminal ni las instalaciones.
- Ejecutar una nueva torre de control.
- Ampliar el edificio terminal.
- Ejecutar nuevo edificio SEI.

Esta alternativa, propone la ampliación de la plataforma sobre el área declarada del humedal y plantea, la adquisición de nuevos terrenos, como el cementerio y lotes privados, lo que plantea nuevamente la realización del ajuste al documento ambiental para incluir nuevas áreas al polígono de desarrollo del aeropuerto.

Las anteriores alternativas, no son viables, toda vez que el desarrollo del aeropuerto se plantea sobre areas no licenciadas y adicionalmente, sobre areas de conservacion ambiental protegidas bajo el acuerdo 014 del 14 de octubre de 2011, mediante el cual se aprobo el Plan de Manejo Ambiental del sistema de humedales del area urbana del municipio de Mitu.

Hay que tener en cuenta que si se deseara realizar construcciones sobre areas no licenciadas y sobre areas de conservacion, es necesario tramitar ante los entes ambientales, los permisos necesarios para ampliar el perimetro del area licenciada y reazlair la revision del PMA, con el fin de levantar la restriccion de contruccion sobre areas de humedales, aledanas al aeropuerto.

Alternativa C:

Esta alternativa permite el desarrollo de la infraestructura lado tierra, dentro del polígono aprobado actualmente y permitiría el desarrollo de la infraestructura lado aire a futuro, con la adquisición de predios y el estudio futuro de la inclusión de estas a áreas al polígono de desarrollo del aeropuerto.

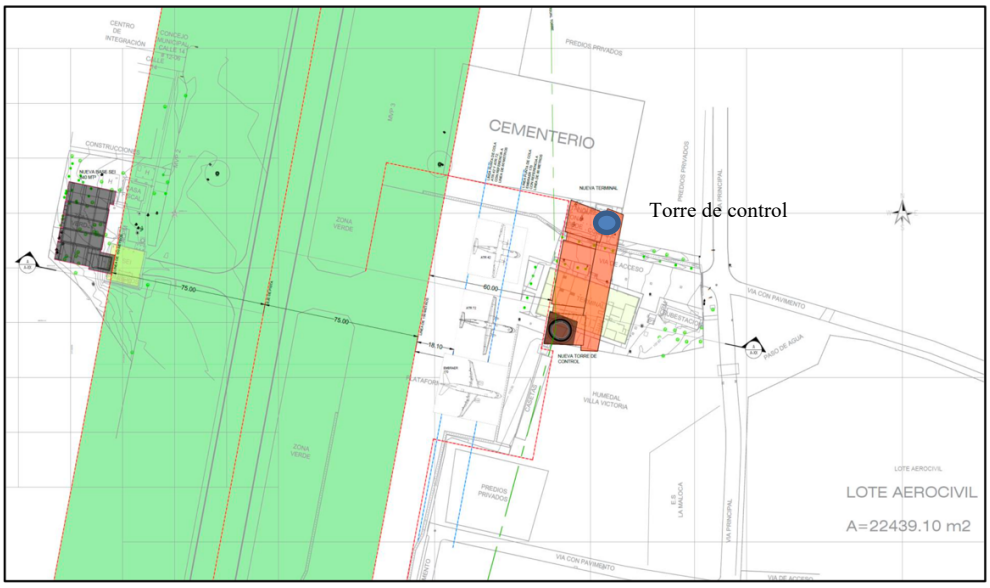


La alternativa plantea las siguientes actuaciones en el Lado Tierra:

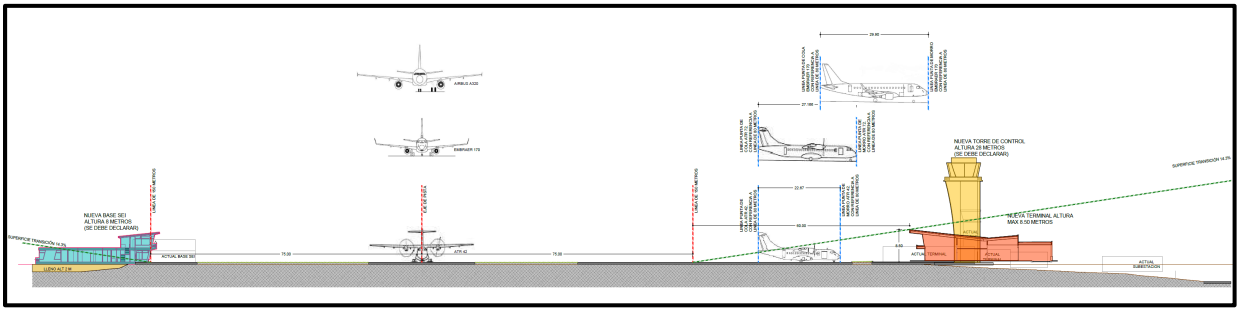
- Ejecutar una nueva torre de control.
- Ampliar el edificio terminal.
- Ejecutar nuevo edificio SEI.
- Ejecutar nueva central eléctrica.

Esta alternativa dentro del Esquema de Planificacion Aeroportuaria, plantea la construccion de la torre de control y la central electrica en areas de reserva del humedal, sin embargo, estas infraestructuras podrian reubicarse dentro de las areas licenciadas del aeropuerto.

De acuerdo con el análisis anterior y aclarando que dentro del alcance del contrato de la referencia, no se encuentra el desarrollo de estudios y diseños para infraestructuras Lado Aire, esta consultoría considera que la alternativa que permitiría el avance del proyecto sería la alternativa C, toda vez que podría desarrollarse la infraestructura Lado Tierra, de acuerdo al siguiente esquema:



Características de la presente alternativa:



- No se debe invertir en predios.
- Se debe construir en la ubicación de edificaciones actuales
- Se deben declarar las puntas de cola de las aeronaves ATR 42 y ATR72, EMBAER 170, considerando la superficie de transición.
- La base SEI se implanta en la misma zona, detrás de la actual base y se debe hacer un lleno con una altura superior a 2 m.
- La base SEI Se debe declarar por no cumplir con el límite de la superficie de transición.

Tel 5300660
CRA 19ª #84-14 PISO 7
Bogotá, Colombia
aeromitupyc@gmail.com

- Para ampliar la plataforma la AEROCIVIL deberá incorporar predios al proyecto futuro.
- La torre de control se implanta en el costado sur de la terminal, pero se debe declarar pues la altura de la torre es mayor y no está dentro de los límites de la superficie de transición.
- Como alternativa a la ubicación de la torre de control, se plantearia su construccion hacia el costado norte del terminal de pasajeros, lo que permitiria tener visual hacia la ampliacion de la plataforma a construir sobre este costado (ampliacion sobre lote del cementerio)
- La terminal se implanta sobre la misma posición actual hasta el predio de la actual torre.
- Debido a la superficie de transición la altura máxima para la terminal será de 8,50ms, a una distancia de 135 m del eje de la pista

En las condiciones de licenciamiento actuales, el desarrollo del aeropuerto se encuentra restringido, teniendo en cuenta que solom podrian realizarse ampliaciones hacia el area del cementerio, cuyos predios no son propiedad de la Aerocivil y requeririan un manejo especial, en caso de que se deseen utilizar para tal fin.

La consultoría para el desarrollo de la infraestructura de Lado Tierra del Aeropuerto Fabio Alberto León Bentley, del municipio de Mitú, solicita a ustedes revisar la información entregada en el presente oficio y conceptuar sobre la viabilidad de la misma, para poder iniciar las actividades de campo necesarias y continuar el desarrollo del contrato, aclarando que estas actividades están ligadas a los permisos necesarios y a las condiciones de salud y movilidad que definan los entes territoriales.

Agradecemos su atención y diligencia.



Atentamente,

JUAN CARLOS CAMARGO I.

Director Consultoria
Consorcio Aeromitu PYC
Anexos: Ninguno