Transporte

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Al contestar cite Radicado 2024261000050821 Id: 1521576
Folios: 14 Fecha: 2024-10-28 14:05:55
Anexos: 1 DOCUMENTOS ELECTRONICOS
Remitente: SECRETARIA DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS
Destinatario: MINISTERIO DEL INTERIOR

Bogotá D.C., 28 de octubre de 2024

Doctora
LUCIA DEL PILAR CORTES GUARDIOLA
Grupo de Análisis de la Procedencia
Subdirección Técnica de Consulta Previa
Dirección de la Autoridad Nacional de Consulta Previa
Ministerio de Interior
servicioalciudadano@mininterior.gov.co
Calle 12B No. 8-46
Bogotá D.C., Colombia

Asunto: Respuesta a radicado 2024-2-002410-047863 Id: 408648. Solicitud de información adicional para el proyecto "REALIZAR LA CONSTRUCCIÓN DE LA TORRE DE CONTROL, CUARTEL DE BOMBEROS Y TERMINAL DEL AEROPUERTO FABIO ALBERTO LEÓN BENTLEY DE MITÚ, VAUPÉS". localizado en jurisdicción del municipio de Mitú, en el departamento de Vaupés.

Respetada Doctora Lucia del Pilar,

En atención a lo requerido por la Dirección de la Autoridad Nacional de Consulta Previa, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil se permite informar lo siguiente:

1. Antecedentes del proyecto.

En la actualidad, según la información que reposa en la Publicación de Información Aeroportuaria (AIP) de la Aerocivil, el aeropuerto Fabio Alberto León Bentley cuenta con las siguientes características en infraestructura:

a. Pista:

Categoría 3C. El aeropuerto cuenta con una única pista de vuelos de 1880 metros de longitud efectiva y tiene los umbrales desplazados 60 metros. No cuenta con zonas de parada ni zonas libres de obstáculos. La pista actual tiene un ancho declarado de 30 metros, valor acorde a las especificaciones del RAC 14 para una pista de clave 3C.

- Longitud de campo de referencia despegue Pista 02: 1507,9 m
- Longitud de campo de referencia aterrizaje Pista 02: 1793,3 m
- Longitud de campo de referencia despegue Pista 20: 1507,9
- Longitud de campo de referencia aterrizaje Pista 20: 1793,3 m.

Las operaciones actuales en el aeropuerto con los diferentes destinos se describen a continuación:

AEROLINEAS	ORIGEN/DESTINO	
SATENA	Bogotá	Mitú
Escuelas de aviación		
Vuelos chárteres (no regular)		
Vuelos de carga	Mitu	Mitú, Inírida, Puerto Carreño Bogotá.
Operación Militar		

El Aeropuerto de Mitú cuenta con una única pista de vuelos de 1,880 metros de longitud efectiva, cuyo estado de conservación es desigual en diferentes zonas de esta. La mayor parte de la pista presenta un estado de conservación aceptable, con presencia de agrietamientos y fisuras concentradas principalmente en las zonas de contacto de las aeronaves. La capacidad actual del sistema formado por la pista y las calles de rodaje cumple con los requerimientos para garantizar la seguridad operacional.

En cuanto a la plataforma, esta tiene la capacidad de garantizar las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros, cague de mercancía, suministro de combustible a las aeronaves y el estacionamiento de estas; sin embargo, presenta dificultades de capacidad en determinados periodos y franjas horarias cuando operan las aeronaves militares.

b. Terminal:

El edificio de la terminal es una edificación con más de 20 años de construcción en aporticado tradicional y mampostería de bloque de cemento, desarrolla sus espacios en un solo piso, distribuidos en 4 niveles:






En el primer nivel se encuentra el área de administración, oficina de mantenimiento, depósito y baterías de baños administrativos; en el segundo nivel, se encuentra las salas de espera, oficinas y depósitos de las aerolíneas, oficina de la policía, restaurante y baterías de baños públicos; en el tercer nivel se encuentra un local comercial; y en el cuarto y último nivel se encuentran las salas de llegada de pasajeros y de abordaje con su respectiva batería de baños.

El Aeropuerto no cuenta con dimensiones e infraestructuras adecuadas para la operación de las aeronaves esperadas, teniendo en consideración los condicionantes medioambientales y urbanísticos existentes en el entorno y de acuerdo con la Circular Técnica Reglamentaria 053, “el plan maestro debe establecer y priorizar las inversiones y obras en fases de tiempo en períodos (corto: de 1 a 5 años, mediano: de 6 a 10 años y largo plazo: de 11 a 20 años), de acuerdo con las necesidades del servicio.

c. Servicio de salvamento y Extinción de Incendios:

Categoría 5. El edificio de la base SEI es una edificación desarrollada en un solo piso, el cual contiene los espacios de una zona de guardia, una oficina, depósitos, zona de comidas y baños, este se encuentra ubicado al otro lado de la pista de vuelos con acceso directo a la misma y en frente de la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

Con la ubicación actual de las instalaciones del SEI se cumplen los tiempos de respuesta inferiores a tres (3) minutos. Las instalaciones existentes cuentan con:

- Estacionamiento de los vehículos de emergencia con capacidad para dos camiones.
- Depósitos elevados de agua con capacidad total de 10m para la carga por gravedad del vehículo.
- Instalaciones de descanso para el personal (salas de entrenamiento, cocina, dormitorios)
- Equipamiento para entrenamiento.
- Sala de observación y control.

No existe una sala de control con visibilidad al campo de vuelos ni existe comunicación directa con la torre de control. Las comunicaciones con ATC se realizan mediante emisoras de mano portátiles en banda aeronáutica.



d. Torre de control.

Es una construcción de cinco pisos, la cual alberga en, en el primer piso la zona de comidas y la zona de mantenimiento, en el segundo piso se encuentra las oficinas, en el tercer piso se encuentra el Rack y en el cuarto y último la zona de control. Está construido con un sistema aporticado tradicional; se ubica junto al edificio SEI, próximo al centro de la pista de vuelos y con buena visibilidad de toda la pista y de la plataforma de estacionamiento de aeronaves.



En cuanto a los sistemas de comunicaciones, se dispone de:

- Sistema de comunicación AFTN.
- Sistema de comunicación conmutada ATS.
- Comunicación de Voz Aire-Tierra-Aire - Sistema VHF-ER.

- Comunicaciones de Voz Aire-Tierra - Torres de Control.
- Enlace de comunicaciones por satélite con CNA.

En cuanto al campo de visión de la torre de control, se presentan obstáculos que representan un riesgo operacional. La vegetación del entorno del aeropuerto impide la visión directa de los extremos de las pistas de vuelo; en la situación actual, se estima una capacidad de control 17 operaciones /hora. Ahora bien, la capacidad de control actual no se cumplen los requisitos de visibilidad de la cabecera 02.

2. Descripción de las actividades del proyecto.

La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, tiene bajo su responsabilidad el cumplimiento de la Misión Institucional guiada a garantizar el desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aérea y la utilización segura del espacio aéreo colombiano, facilitando el transporte intermodal y contribuyendo al mejoramiento de la competitividad del país.

Uno de los objetivos de la Aeronáutica Civil es mantener en continuo estado de funcionamiento toda la infraestructura correspondiente a las áreas administrativas y técnicas de los edificios y aeropuertos a su cargo, con el fin de que se brinde por parte de la entidad servicios 100% seguros y efectivos, para proporcionar un flujo seguro y ordenado de los usuarios y funcionarios, para así garantizar la prestación y operación del servicio administrativo con el fin de dar cumplimiento a la normatividad vigente, el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC) y el Estatuto Nacional de Transporte (Ley 336 de 1996), que prioriza las actividades encaminadas a preservar la seguridad del sector:

"(…) ARTÍCULO 2º - Reglamentado por el Decreto 1326 de 1998. La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.

> *ARTÍCULO 3º - Reglamentado por el Decreto Nacional 3083 de 2007. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarles a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política (…)".*

Es así como en el año 2019 la Aerocivil en pro de cumplir con los objetivos misionales suscribió el Contrato de Consultoría nro. 19001355-H3 2019, cuyo objeto correspondió a "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 Bentley de Mitú, Vaupés".

Con base en dichos estudios y diseños y de conformidad con la necesidad inminente de adelantar las obras del Lado Tierra del Aeropuerto es importante desarrollar y contratar lo necesario para adelantar las respectivas obras, las cuales se describen a continuación:

Terminal de Pasajeros: Se contempla la construcción de una nueva terminal de pasajeros de dos plantas, con un área total aproximada de 2022.06 m² y con una altura máxima de 13.20 metros; edificación que contará con espacios tales como:

Primer piso
- Hall principal
- Punto de información
- Locales comerciales
- Oratorio
- Baños
- Facturación y check in
- Venta de tiquetes
- Cajero automático
- Zona de manejo de equipajes
- Sala de embarque
- Sala de reclamo de equipajes
- Oficinas
- Sanidad aeroportuaria
- Bodegas para aerolíneas
- Almacén
- Taller de mantenimiento
- Vestíbulo de salida
- Zonas de seguridad

Segundo piso
- Restaurante
- Baños
- Oficinas administrativas
- Centros de control y monitoreo
- Cuartos técnicos
- Área de comunicaciones



Imagen de referencia zonificación primer y segundo piso

Torre de control: Con un área aproximada de 453 m² y una altura de 28.85 metros aproximadamente, se garantiza la visibilidad del controlador de tráfico aéreo sobre la totalidad de la plataforma, calles de rodaje y pistas, dicha torre se localiza en el costado sur de la terminal y cuenta con los siguientes espacios:

- Área para apoyo técnico
- Baños
- Circulación mecánica (ascensor)
- Sala técnica
- Cuartos técnicos
- Zona de descanso
- Centro de control
- Pasillo mirador

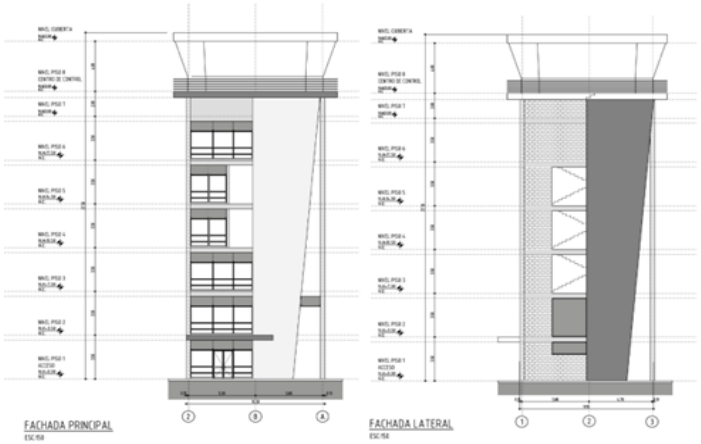


Imagen de referencia

Base SEI (Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios): Se contempla la construcción de un nuevo edificio de dos plantas con aproximadamente 800m², en los cuales se contempla los siguientes espacios:

- Patio de vehículos
- Oficinas
- Zona de descanso
- Baños y vestuario hombres
- Baños y vestuario mujeres
- Cuartos técnicos
- Zona de estar
- Cocina
- Comedor
- Sala de formación
- Cuarto de aseo
- Zona taller
- Almacén
- Dormitorio



Imagen de referencia

Urbanismo y Parqueadero: La Propuesta paisajística del terminal está centrada en el desarrollo de un diseño de las áreas verdes, basado en la funcionalidad y la seguridad aérea.

La seguridad aérea es un aspecto también funcional del aeródromo, el diseño paisajístico debe garantizar reducir riesgos de tipo aviar, por colisiones de aves durante la operación de vuelo. El diseño paisajístico y las plantas que le componen, deben reducir la disponibilidad de refugios y el establecimiento de grupos poblacionales de aves que puedan ingresar a la zona de pistas y alterar el desarrollo de vuelos de los aviones.

En este sentido, las especies propuestas en el diseño, son especies que reúnen las siguientes condiciones:

- Plantas de altura media, baja y rasante, con poca densidad de copa o fronda, que reducen la disponibilidad de refugios para las aves.
- Plantas que promueven la restauración y recuperación del humedal preexistente en el área circundante del aeródromo, generando espacios que pueden servir como espacios de amortiguamiento a la avifauna del sector, alejando su introducción a zonas no deseadas del aeródromo.
- Plantas que ofrezcan condiciones de embellecimiento del entorno, con puntos de color con plantas que, además, aporten servicios ecosistémicos a la matriz urbana donde se establece el aeródromo.

Conforme a lo anterior se realiza propuesta de intervención paisajística en las siguientes áreas comunes del diseño proyectado para el aeródromo:

- Acceso al aeródromo
- Base torre de control
- Zona parqueadero de taxis
- Sendero peatonal que atraviesa la carrera octava



Imagen de referencia

Nota: El detalle de las actividades constructivas requeridas para la ejecución del proyecto podrá ser consultado en el Anexo 01. Especificaciones Técnicas.

Imágenes generales de referencia















De manera complementaria la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil – UAEAC desarrolla el proyecto *"Adquirir, instalar, comisionar y poner en funcionamiento sistema de vigilancia radar"*; en el marco de este proyecto se desarrollará la siguiente infraestructura:

Estación Radar: El eje de desarrollo de la estación lo constituye propiamente el sistema radar, el cual estará alojado en una torre auto soportada, similar a las torres de telefonía celular, su instalación y operación no afecta de ninguna manera a cualquier tipo de vida o ser humano,

En la plataforma estará instalado un sistema radar PSR y un sistema Radar SSR, que permitirán la guía y control de las aeronaves que utilizan el espacio aéreo bajo su cobertura.

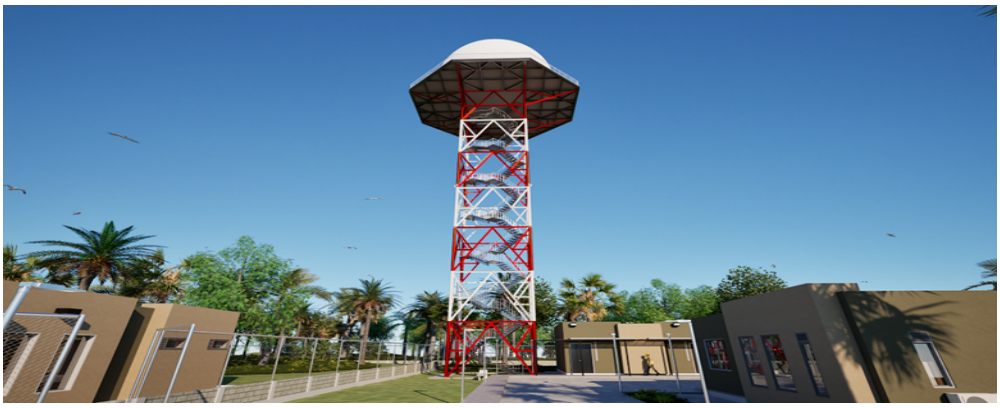


Imagen de referencia

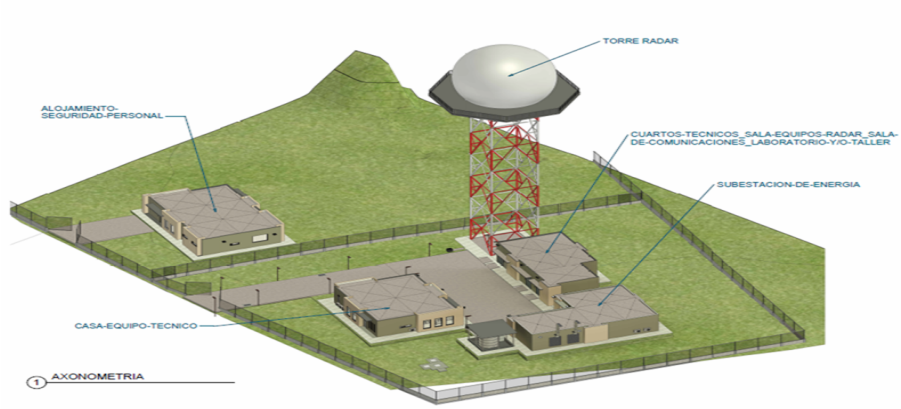


Imagen de referencia

Es importante informar que no es el nuevo desarrollo de una estación aeronáutica, se trata de la modernización e instalación de un sistema aeronáutico de mejor tecnología que el instalado actualmente, para de esta forma mejorar aspectos de la operación aeronáutica.

En atención a la solicitud de indicar los posibles impactos que puedan causar las actividades del proyecto en cualquier medio (físico-biótico, abiótico y socioeconómico), nos permitimos indicar que mediante el Concepto técnico No DSV 119-19 del 27 de mayo de 2019 la Corporación para el desarrollo sostenible del Norte y Oriente Amazónico - CDA, indica que la actualización del Plan de manejo ambiental presentado por la Aerocivil en el año 2019, cuenta con las condiciones técnicas necesarias para mitigar y controlar los impactos ambientales significativos en las etapas de operación, mantenimiento y obras civiles que puedan generar el aeropuerto a futuro sobre los componentes de los medios abiótico, biótico y socioeconómico.

La identificación de los potenciales impactos sobre los medios abiótico, biótico y socioeconómico, así como la formulación de medidas de manejo para mitigar, evitar, corregir y/o compensar estos potenciales impactos, se realizó en el marco de la formulación del Plan de Manejo Ambiental, Instrumento aprobado por la autoridad ambiental mediante Resolución 424 de 2023 (Anexo 11. Resolución PMA). Se anexan los capítulos 07 y 09 del

PMA a esa comunicación (Anexo 02. Matriz evaluación de Impactos, Anexo 03. Fichas Plan de Manejo Ambiental).

3. Coordenadas sistema (Magna – Sirgas).

Se comparten como anexos (Anexos 04, 05, 06 y 07) a esta comunicación archivos en formato shapefile (.shp) y en formato excel que contiene la ubicación de las áreas a intervenir en el marco de los proyectos ejecutados por la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil – UAEAC.



Los archivos en formato shape tienen los siguientes sistemas de coordenadas:

a. Áreas por intervenir.

MAGNA_Colombia_CTM12
Authority: Custom

Projection: Transverse_Mercator
False_Easting: 5000000,0
False_Northing: 2000000,0
Central_Meridian: -73,0
Scale_Factor: 0,9992
Latitude_Of_Origin: 4,0
Linear Unit: Meter (1,0)

Geographic Coordinate System: GCS_MAGNA
Angular Unit: Degree (0,0174532925199433)
Prime Meridian: Greenwich (0,0)
Datum: D_MAGNA
Spheroid: GRS_1980

Semimajor Axis: 6378137,0
Seminor Axis: 6356752,314140356
Inverse Flattening: 298,257222101

b. Área de Influencia.

Projected Coordinate System: MAGNA_Colombia_Este
Projection: Transverse_Mercator
False_Easting: 1000000,00000000
False_Northing: 1000000,00000000
Central_Meridian: -71,07750792
Scale_Factor: 1,00000000
Latitude_Of_Origin: 4,59620042
Linear Unit: Meter

Geographic Coordinate System: GCS_MAGNA
Datum: D_MAGNA
Prime Meridian: Greenwich
Angular Unit: Degree

Las áreas por intervenir corresponden a los polígonos donde será construida la infraestructura aeronáutica, el área de influencia está definida en el Plan de Manejo Ambiental, se anexa Capítulo 3 del PMA (Anexo 08. área de Influencia) donde podrá consultarse la metodología implementada para la definición del área de influencia.

Con la información presentada se da por atendido lo requerido por su despacho a través de oficio 2024-2-002410-047863 Id: 408648. De manera complementaria la UEAC se permite informar lo siguiente:

La totalidad de la intervención a ejecutar se realizará por fuera de los límites del resguardo Indígena declarado mediante la Resolución 086 del 27 de julio de 1982, se comparte como anexo a esta comunicación el concepto emitido por la Secretaria de Planeación y Desarrollo del municipio de Mitú donde se certifica que las intervenciones están ubicadas en predios excluidos del régimen legal del resguardo indígena al estar ubicados en el casco Urbano del municipio de Mitú. (Anexo 10. Concepto Secretaria de Planeación).

Los anexos podrán consultarse en el siguiente enlace: https://aerocivil-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/erick_huertas_aerocivil_gov_co/ElWjZu9Q-ddNnf2b2FHpICcBK4y1z8czed51eLSavbYbEw?e=unDNqG

Se entrega como anexo en formato PDF el formato “SOLICITUD DE DETERMINACIÓN DE PROCEDENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA CONSULTA PREVIA PARA LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS, OBRAS O ACTIVIDADES”, así como los documentos anexos.

Atentamente,

Andrés Arboleda

ANDRÉS ARBOLEDA SALAZAR
Secretario de Servicios Aeroportuarios

Elaboró: Erick Huertas Urrego, Contratista, Dirección de Operaciones Aeroportuarias
Revisó: Edward Fabian Duque Oviedo – Coordinador Grupo Gestión de Terminales
Katherine Luna – Asesora, Secretaria de Servicios Aeroportuarios
Jaime Riascos - Asesor, Secretaría de Servicios Aeroportuarios