



Libertad y Orden
República de Colombia
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

209

58774
8336
8327
9180

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES - ANLA -

RESOLUCIÓN

0154)

14 FEB 2013

"POR LA CUAL SE REALIZA UNA MODIFICACION MENOR A LA LICENCIA AMBIENTAL ORDINARIA OTORGADA MEDIANTE RESOLUCIÓN 1330 DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 1995, MODIFICADA POR LAS RESOLUCIONES 392 DEL 15 DE ABRIL DE 1996, 598 DEL 2 DE JULIO 1997 Y 534 DEL 16 DE JUNIO 1998, DENTRO DE UN GIRO ORDINARIO Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

LA DIRECTORA DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES - ANLA

En cumplimiento de lo establecido en el Artículo 39 del Decreto 2820 de 2010 reglamentario de la Ley 99 de 1993, y en ejercicio de las funciones asignadas en el numeral 2 del Artículo 3 del Decreto 3573 del 27 de septiembre de 2011, por el cual se crea la Unidad Administrativa Especial del Orden Nacional, denominada Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, y

CONSIDERANDO:

Que mediante la Resolución No. 1330 del 7 de noviembre de 1995, este Ministerio otorgó Licencia Ambiental a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, para el proyecto de ejecución de las obras de Construcción Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional "El Dorado, localizado en la ciudad de Bogotá D.C.

Que la anterior providencia, fue modificada a través de las Resoluciones Nos. 1389 del 22 de noviembre de 1995, 392 de abril 15 de 1996, 768 de julio 19 de 1996, 0405 del 20 de mayo de 1997, 0534 del 16 de junio de 1998 y 0745 del 5 de agosto del mismo año.

Que mediante la Resolución No. 1001 de junio 1 de 2009, el Ministerio autorizó la cesión parcial de la licencia ambiental otorgada a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil mediante Resolución No. 1330 de 1995, a la Sociedad Concesionaria Operadora Aeroportuaria Internacional S.A. - OPAIN S.A.

Que el representante legal de la Aeronáutica Civil con escrito radicado en esta Autoridad con radicado 4120-E1-144730 del 21 de noviembre de 2011, reiterado mediante oficio 4120-E1-59751 del 14 de diciembre de 2012 solicitó la modificación de la licencia ambiental, en el sentido entro otros aspectos de eliminar la medida de pesaje de aeronaves, establecida en el Artículo Tercero de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998 al Aeropuerto El Dorado.

Que mediante la Auto No. 3416 del 31 de octubre de 2009, esta Autoridad reconoció como tercero interviniente a la Mesa de Trabajo Aeropuerto Localidad 9 Fontibón, en calidad de coordinadores a los Margarita Rayo de Melo y José Germán Arévalo B, respecto de la actuación administrativa iniciada mediante Auto 1414 del 10 de mayo de 2012 de modificación de la Licencia Ambiental, en el sentido de levantar la restricción nocturna sobre la pista sur del Aeropuerto El Dorado de Bogotá, eliminar el pesaje de aeronaves como medida de manejo ambiental y presentar localización y especificaciones del sitio prueba de motores.

Que el Grupo Técnico de la Subdirección de Evaluación y Seguimiento de esta Autoridad, procedió a evaluar la solicitud de modificación presentada, concluyendo que cualquier actividad que pudiese mejorar los niveles de ruido del aeropuerto deber ser tenida en cuenta, igualmente señala que las actividades de pesaje no están generando controles a las emisiones de ruido, ya que por el contrario son aportantes significativas de niveles de ruido, y que la misma contribuye al incremento de las emisiones de CO₂ y de ruido, generando un costo ambiental y social importante; considerando pertinente suspender la medida de manejo de manera definitiva dentro de un giro ordinario, por corresponder a una modificación menor que no conlleva la afectación a

f. we

"POR LA CUAL SE REALIZA UNA MODIFICACION MENOR A LA LICENCIA AMBIENTAL ORDINARIA OTORGADA MEDIANTE RESOLUCIÓN 1330 DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 1995, MODIFICADA POR LAS RESOLUCIONES 392 DEL 15 DE ABRIL DE 1996, 598 DEL 2 DE JULIO 1997 Y 534 DEL 16 DE JUNIO 1998, DENTRO DE UN GIRO ORDINARIO Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

recursos naturales, y para el efecto emitió el Concepto Técnico 2311 del 26 de diciembre de 2012, con las siguientes consideraciones:

(...)

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.

2.1. Localización

El Aeropuerto Internacional "El Dorado" (SKBO-BOGOTA) cuenta con un área aproximada de 975 ha y se localiza a 12 km del centro de la ciudad de Bogotá, a 2547 metros sobre el nivel del mar. Las coordenadas del Punto de Referencia de Aeródromo (ARP) corresponden a 04° 42' 05.96" de latitud Norte y 074° 08' 49.01" de longitud Occidental. El Aeropuerto limita con las localidades de Fontibón (3326 ha) y Engativá (3587 ha) del Distrito Capital de Bogotá al igual que con la vereda La Florida (1267 ha) del municipio de Funza, unidad territorial que se encuentra separada por el río Bogotá.

(...)

3. CONSIDERACIONES TÉCNICAS

Mediante el documento denominado *ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PARA LA MODIFICACIÓN DE LICENCIA AMBIENTAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C.* y la información relacionada en documento de radicado 4120-E1-59751 del 14 de diciembre del 2012 la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil presentó los siguientes argumentos en justificación a la solicitud de suspender el pesaje de aeronaves de carga y pasajeros y exonerar a OPAIN de seguir realizando dicha labor en cuanto a que la medida de manejo ambiental impuesta en el año 1998 se encuentra obsoleta y genera mayores impactos por ruido y emisiones de contaminantes en la actualidad:

(...)

Pesaje de aeronaves

El control de peso de las aeronaves se introdujo a la operación, inicialmente como un instrumento de control y vigilancia de la seguridad operacional, posteriormente se tomó como medida de control ambiental, suponiendo que con el pesaje de aeronaves se podían controlar el impacto que genera la emisión de ruido. Por esta razón el Ministerio ordenó a la Aeronáutica Civil realizar controles en el peso del 100% de las aeronaves de carga y el 10% de las aeronaves de pasajeros que operara en el aeropuerto El Dorado.

Como medida de manejo ambiental, el pesaje de aeronaves se incluyó como parte de las obligaciones contraídas en la licencia ambiental. Esta medida fue considerada entre otras cosas, por las características que tenía la flota aérea en ese momento que en su mayoría eran aeronaves de pistón, incluidas capítulo 1 y 2 OACI, aeronaves muy ruidosas. Sin embargo desde el año 2003 se prohibió la operación de este tipo de aeronaves, y actualmente está autorizada la operación de aeronaves con características del anexo 3 de la OACI, las cuales tienen un mayor rendimiento y un menor impacto sonoro. En las condiciones actuales, las especificaciones técnicas de la báscula de pesaje existente no permiten el pesaje de algunos de los siguientes modelos de aeronaves:

- ATR 42
- DASH 7 y 8
- F 27, F 28, F50
- A 318, A 330 serie 300
- A 340, A 380
- B 767 serie 400
- B 777
- DC10 series 30, 30CF, 40 y 40CF
- MD-11

La báscula de pesaje tiene una capacidad de 400 toneladas y está compuesta por cinco bancos de medida de peso de aeronaves: Cuatro para recibir el tren principal y uno para recibir el tren delantero. Con relación al procedimiento como tal, éste se realiza ubicando la aeronave de tal modo que los trenes estén dispuestos integralmente sobre los bancos, de manera equilibrada. Una vez ubicada la aeronave, el sistema electrónico de medición recoge la información suministrada por las celdas y compara los valores obtenidos con aquellos disponibles en la base de datos del sistema. Según los valores obtenidos, el sistema arroja el peso total de la aeronave, el equilibrio y balanceo de cargas y determina si ésta se encuentra dentro de los límites operacionales de su certificación o no. Dicha información es remitida a Torre de Control, en donde se decide la imposición eventual de sanciones.

Teniendo en cuenta lo anterior, y que se ha identificado que la báscula de pesaje afecta la competitividad de la industria por disminución en rendimientos, y que adicionalmente la Aeronáutica Civil ha modernizado sus sistemas de monitoreo

5887
8328
9161
58795

"POR LA CUAL SE REALIZA UNA MODIFICACION MENOR A LA LICENCIA AMBIENTAL ORDINARIA OTORGADA MEDIANTE RESOLUCIÓN 1330 DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 1995, MODIFICADA POR LAS RESOLUCIONES 392 DEL 15 DE ABRIL DE 1996, 598 DEL 2 DE JULIO 1997 Y 534 DEL 16 DE JUNIO 1998, DENTRO DE UN GIRO ORDINARIO Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

de sensores de ruido y radares que le permite la detección e identificación de aeronaves que sobrevuelan por debajo de las alturas mínimas permitidas por abatimiento de ruido, se puede determinar que el fin buscado por esta medida ambiental, se puede obtener con otras herramientas ya existentes, y el pesaje de aeronaves se debe observar como un instrumento de vigilancia y control de seguridad operacional para aeronaves de carga.

Pesaje de aeronaves

El pesaje de aeronaves como medida de manejo ambiental, se presentó como una obligación definida en el proceso de otorgamiento de la licencia ambiental del aeropuerto Eldorado, basada en las condiciones que se presentaban en ese entonces en la operación, actualmente el aeropuerto cuenta con medidas y herramientas como la renovación de la flota aérea con aeronaves de categoría 3 de ruido de menor impacto sonoro y mayor eficiencia, y la implementación del sistema de sensores para identificar las aeronaves que sobrevuelan a menor altura de la permitida en el manual de abatimiento de ruido, que permiten controlar el impacto por ruido que genera la operación cuando las aeronaves llevan sobrepeso.

Se debe propender a que estos controles se manejen autónomamente por cada operador quien debe ser el responsable del peso y balance de sus aeronaves. Cada aeronave está certificada en las Especificaciones Operacionales y su peso se determina de acuerdo con unos valores aproximados que han generado discusión sobre la precisión que pueda dar la báscula, en la medida en que no se hacen los pesajes en hangar cerrado y con motores apagados, como lo hacen los demás procedimientos de pesaje de aeronaves que existen en el mundo, que son las de los fabricantes.

Las modificaciones propuestas tienen como propósito hacer de Eldorado un terminal más eficiente, tanto en lo operativo como en lo ambiental, y por tanto más competitivo dentro de la región...

Eliminación del Pesaje de Aeronaves

En cumplimiento con lo establecido por la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, la cual modificó parcialmente la Licencia Ambiental del aeropuerto, actualmente en Eldorado se realiza como medida de manejo ambiental previo al despegue, el pesaje a la totalidad de aeronaves comerciales de carga y una muestra del 10% como mínimo de las comerciales de pasajeros, que sean o hayan sido homologadas como tercera etapa de ruido. Esto junto con el aumento del tráfico aéreo, se ha convertido en un factor importante que contribuye a la congestión que presenta el terminal aéreo, restringiendo la eficiencia del aeropuerto Eldorado y por ende su competitividad.

El control del peso está relacionado con verificar si las condiciones de la flota frente a este respecto son adecuadas, de modo tal que cada aeronave pueda alcanzar una velocidad de ascenso determinada, la cual le permite durante el despegue lograr los perfiles trazados. Cuando los perfiles de ascenso son menores a los proyectados existe también una menor distancia entre la fuente generadora de ruido y los receptores, que ocasiona la percepción de mayores niveles de presión sonora por parte de la población.

Los límites de peso y el balance de las cargas son características básicas de cada aeronave, las cuales se encuentran establecidas en su Certificado de Tipo y en las especificaciones del avión. En esencia lo que esto contiene son las condiciones para cargar la aeronave, en cumplimiento de los estándares de seguridad, condiciones que debe verificar el explotador previo a su despacho. La documentación de peso y balance debe permitir al piloto al mando determinar por inspección, que la carga y su distribución es tal que el peso y el centro de gravedad de la aeronave cumple los límites operacionales.

En concordancia con lo anterior, garantizar el peso y balance de cada aeronave es un tema de seguridad aérea que debe cumplirse. Ahora, si bien no exceder el peso máximo es un factor que aporta al cumplimiento de los perfiles de ascenso esto no garantiza que vayan a ser alcanzados por la aeronave, puesto que el piloto puede llegar a infringir lo establecido en la carta de salida emitida por la AEROCIVIL, por motivos diferentes a su exceso. Así las cosas, garantizar que el peso que lleva una aeronave no excede el límite para el cual fue diseñada es un tema de seguridad aérea, por lo que sus controles deben ser definidos por la AEROCIVIL en calidad de autoridad competente en el país, mientras que no es posible señalar que el pesaje de aeronaves constituye una medida de manejo ambiental efectiva.

Sumado a lo anterior, es posible señalar que este procedimiento aporta al incremento de los niveles de ruido en el aeropuerto Eldorado, consumo de combustible, generación de emisiones, mayores tiempos de carreteo y en algunos casos de standby con motores encendidos.

El consumo de combustible en rodamiento de las aeronaves a causa de los 220.000 movimientos anuales actuales, el rodamiento suplementario de las aeronaves que deben ser pesadas genera un consumo suplementario de unos 9.000 barriles al año asumiendo un consumo específico promedio de 11 gal/km de las aeronaves y una elongación de 1,5 km del rodamiento de éstas aeronaves.

21
f. luc

"POR LA CUAL SE REALIZA UNA MODIFICACION MENOR A LA LICENCIA AMBIENTAL ORDINARIA OTORGADA MEDIANTE RESOLUCIÓN 1330 DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 1995, MODIFICADA POR LAS RESOLUCIONES 392 DEL 15 DE ABRIL DE 1996, 598 DEL 2 DE JULIO 1997 Y 534 DEL 16 DE JUNIO 1998, DENTRO DE UN GIRO ORDINARIO Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Las emisiones de CO₂, SO₂ y NO generadas por los desplazamientos de las aeronaves a la báscula es un efecto ambiental adicional que se debe considerar. A partir de las cifras reseñadas anteriormente es posible estimar las emisiones generadas por la aplicación del procedimiento de pesaje de aeronaves (báscula).

La estimación de emisiones se realiza empleando los respectivos factores de emisión para el CO₂, SO₂ y NO correspondiente al combustible de aviación multiplicado por el poder calorífico y la masa del combustible consumido al año en el desplazamiento de aeronaves a la báscula. Las estimaciones arrojan los siguientes datos:

Emisiones de CO₂: **2.500 toneladas de CO₂/año.**

Emisiones de SO₂: **0,5 toneladas de SO₂/año.**

Emisiones de NO: **0,1 toneladas de NO/año.**

Si el procedimiento de pesaje se logra sustituir por otras prácticas de control en la fuente, se estaría dejando de emitir éstas cantidades de contaminantes a la atmósfera, contribuyendo a la reducción de gases efecto invernadero generados por la operación del Aeropuerto El Dorado.

Igualmente, el costo económico asociado al tiempo perdido incluyendo pasajeros y tripulaciones generado por el proceso de pesada suma 50.000 horas al año.

Si bien el peso presenta una relación directa y proporcional con el ruido que puede generar una aeronave, la adopción de la medida de pesaje de aeronaves presenta un costo ambiental (generación de emisiones), económico (consumo de combustible) y social importante, adicionalmente no presenta mayor incidencia en la reducción de la huella acústica global generada por la operación de aeronaves en el Aeropuerto y su afectación sobre las comunidades asentadas en su área de influencia.

En este sentido surge la necesidad de replantear el procedimiento de pesaje de aeronaves, en la medida que de acuerdo a las prácticas y procedimientos operacionales ejecutados para el control de pesaje de aeronaves, posibilitan la solicitud de sustitución de la Báscula, por medidas de control y operación ejecutadas en la actualidad, las cuales siguen las políticas establecidas por la OACI en materia de atenuación de ruido, y acorde a los avances tecnológicos que en esta materia se vienen presentando.

Reconociendo lo anterior, la AEROCIVIL solicita eliminar el pesaje de aeronaves como medida de manejo ambiental. Sin embargo, reconociendo que el propósito de la medida es valedero, esto es que las aeronaves conserven una distancia con la fuente receptora, se propone sumar a la instalación y operación de equipos de monitoreo para la verificación del cumplimiento de los perfiles por parte de los pilotos y el diseño de un procedimiento sancionatorio que sería aplicado como castigo en pro de evitar el incumplimiento.

En revisión de discusiones internas que ha realizado la OACI con la participación activa de terceros, como universidades, agencias de control, fabricantes, transportadores aéreos y operadores de aeropuertos, el pesaje de las aeronaves no forma parte de una medida de control ambiental para el abatimiento de ruido en procedimientos de vuelo, categoría dentro de la cual cabría esta medida, situación que no corresponde a la realidad. El documento "review of noise abatement procedure research & development and implementation results discussion of survey results" en su versión preliminar publicada en 2007, realiza la revisión de tres categorías de medidas, estas son: Abatimiento de ruido en procedimientos de vuelo, manejo espacial, y manejo en tierra.

Existen varias razones para que un piloto incumpla con los perfiles de ascenso, y dentro de estos se incluyen: Una situación de peligro que ponga en riesgo la aeronave en vuelo y la duración de los motores. Es evidente que se necesitan mejorar los niveles de ruido en inmediaciones del aeropuerto, pero ellas deben implementarse con técnicas costo-efectivas, que además de cumplir con la función objetivo permitan además sancionar a los infractores de las normas aeroportuarias, y el pesaje de aeronaves no es precisamente una de ellas. La implementación de mecanismos avanzados han de ser tenidas en cuenta, por ello se pone a consideración del MAVDT la creación de un instrumento de control y vigilancia que reemplace el esquema actual, el pesaje de aeronaves.

Se pueden lograr avances significativos con la implementación de un esquema en el que se utilicen recursos tecnológicos (hardware y software) y jurídicos. La implementación de una red de monitoreo de ruido forma parte de los recursos tecnológicos: este es un sistema que permite observar el desempeño de las aeronaves desde su despegue y la ruta, proporcionando además resultados que permiten establecer sanciones cuando los ascensos se realizan por debajo de las tasas reglamentadas.

En el orden jurídico se requiere un procedimiento claro, entendible por todos los involucrados en la operación aeroportuaria, donde se definan las instancias en las cuales se configura una violación a las normas. Por lo anterior se ha de definir los alcances de los resultados de monitoreo de ruido y las variables que serán objeto de seguimiento para aplicar las medidas policivas.

"POR LA CUAL SE REALIZA UNA MODIFICACION MENOR A LA LICENCIA AMBIENTAL ORDINARIA OTORGADA MEDIANTE RESOLUCIÓN 1330 DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 1995, MODIFICADA POR LAS RESOLUCIONES 392 DEL 15 DE ABRIL DE 1996, 598 DEL 2 DE JULIO 1997 Y 534 DEL 16 DE JUNIO 1998, DENTRO DE UN GIRO ORDINARIO Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

La aprobación de esta solicitud contribuye a hacer del Aeropuerto El Dorado de Bogotá más competitivo, más eficiente en sus operaciones, prestando un mejor servicio, al reconocer las prácticas internacionales implementadas en otros aeropuertos del mundo, acorde con el proceso de modernización que se está llevando a cabo en la infraestructura aeroportuaria de Bogotá

(...)"

Desde el punto de vista ambiental, sobre la obligación del pesaje de aeronaves consideramos lo siguiente:

- a) *El decreto 948 del 5 de junio de 1995 que regula la contaminación atmosférica y la protección de la calidad del aire, en sus artículos 57 y 58 toca el tema específico de la prevención de la contaminación sonora, sin hacer ninguna alusión al tema de la báscula y el pesaje (se anexan los artículos relacionados).*
- b) *Si bien en la resolución 534 de 1998 del Ministerio del medio ambiente dispone que se debe realizar el pesaje de aeronaves en las condiciones antes señaladas, en la práctica se ha evidenciado que tal medida produce impactos que afectan la calidad del ambiente entre los cuales cabe destacar:
Contaminación ambiental con congestión de aeronaves en las plataformas, calles y cabeceras de la pista (...)
Sobrevuelos sumados a las congestiones de aeronaves en tierra se ha evidenciado también un significativo aumento en los tiempos de sobrevuelo, situación que también contribuye al incremento de las emisiones de CO₂ y de ruido*

(...)"

La obligación del pesaje de aeronaves impuesta mediante la resolución 534 de 1998, se estableció de acuerdo a lo planteado en el Manual de Procedimientos de Abatimientos de Ruido, presentado ante el entonces Ministerio de Ambiente por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil-AEROCIVIL.

Que con dicho Manual de Procedimientos de Abatimientos de Ruido, se pretendía controlar aquellas aerolíneas y pilotos que incumplieran los reglamentos (alturas, pesos, trayectorias, niveles de emisión de ruido, etc.).

Dentro de la evaluación del Manual de Procedimientos de Abatimientos de Ruido, se dejó claro que la implementación y operación de la báscula de pesaje formaba parte de dicho manual y que debería realizarse de manera obligatoria a la totalidad de las aeronaves de carga que operan desde el Aeropuerto Internacional Eldorado y de manera aleatoria a la flota aérea restante, sobre una muestra no inferior al 10%.

Dicha obligación se estableció como se anotó anteriormente en el Artículo Trece de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, en los siguientes términos:

Resolución 534 del 16 de junio de 1998: Por medio de la cual se modifica parcialmente la resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995

"ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO.- La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá poner en servicio la báscula de pesaje a más tardar el treinta (30) de Septiembre de 1.998.

El pesaje deberá realizarse de manera obligatoria a la totalidad de aeronaves de carga que operan desde el aeropuerto El Dorado y de manera aleatoria a la flota aérea restante, sobre una muestra no inferior al 10% del total de las aeronaves de primera, segunda y tercera etapa de ruido."

Los argumentos en los que se fundamenta la petición de la AEROCIVIL, se sustentan en la necesidad de suspender el pesaje de aeronaves de carga y pasajeros debido a que dicha medida actualmente no se comporta como una medida de manejo ambiental sino que al contrario su ejecución puede incidir en la mayor generación de contaminantes a la atmósfera y en mayores emisiones de ruido en tierra producto de la actividad de carreteo, ello aunado a los inconvenientes de tipo operacional que incrementan los efectos ambientales de la actividad, en ese sentido se solicita dentro de la evaluación de las medidas que debe tener el aeropuerto para mitigar el impacto por ruido y emisiones de contaminantes, suspender la ejecución de dicha actividad, dado que el fin buscado por esta medida se puede obtener con otras herramientas ya existentes, dadas las condiciones actuales de la operación de las aeronaves (renovación de la flota aérea) y la modernización de los sistemas de monitoreo de ruido y radares.

En ese orden de ideas esta Autoridad, procede a determinar la magnitud de los dos impactos que se presume se están generado por la actividad de pesaje: emisiones de contaminantes a la atmósfera y emisiones de ruido por carreteo hacia la zona de pesaje, para así determinar la viabilidad o no de la solicitud.

4.1. Emisión de Contaminantes por Carreteo o Taxeo Hacia la Zona de Pesaje

8738
8329
4102
52996

f. lu

"POR LA CUAL SE REALIZA UNA MODIFICACION MENOR A LA LICENCIA AMBIENTAL ORDINARIA OTORGADA MEDIANTE RESOLUCIÓN 1330 DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 1995, MODIFICADA POR LAS RESOLUCIONES 392 DEL 15 DE ABRIL DE 1996, 598 DEL 2 DE JULIO 1997 Y 534 DEL 16 DE JUNIO 1998, DENTRO DE UN GIRO ORDINARIO Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Las emisiones más representativas de la aviación son dominadas o son mayoritarias cuando las aeronaves se encuentran en vuelo, sin embargo debido a las crecientes operaciones y los efectos que se causan a nivel ambiental por la quema de combustibles, se han determinado una serie de medidas en toda la operación tendientes a disminuir la generación de contaminantes, para ello se puede nombrar las actividades que ha establecido la Organización de Aeronáutica Civil Internacional - OACI y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo - AITA para reducir las emisiones totales de Gases de efecto Invernadero - GEI en la aviación, dichas actividades se concentran en tres sectores principales: tecnología de aeronaves, mejoras operacionales y de ATM o gestión del tránsito aéreo y futura implantación de biocombustibles sostenibles.

Para el caso que aquí nos compete, los explotadores aeroportuarios pueden contribuir a las mejoras de las actividades de rodaje de la siguiente manera:

- Mejoras en la configuración de calles de rodaje, terminales y pistas para reducir la distancia de rodaje y la congestión en tierra y área terminal.
- Gestión de salidas incluyendo la espera de aeronaves en la puerta (con el APU apagado), hasta obtenerse el turno de salida.
- Gestión de llegadas que proporcione puertas para las aeronaves, en la medida de lo posible, inmediatamente después de aterrizar.
- Coordinación con los explotadores de aeronaves y ATM para mejorar los procedimientos y la afluencia de llegadas y salidas.

En ese sentido es de suma importancia para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, la optimización de las operaciones en tierra que puedan generar más contaminantes que los ya generados previstos por la operación de un vuelo, como en el caso de estudio, las actividades de pesaje de aeronaves realizadas en el Aeropuerto Eldorado; una actividad de desplazamiento de aeronaves desde su sitio de parqueo a la zona de pesaje de aeronaves ubicado en cercanías de la cabecera 31R, podría en algún momento de la operación desplazar una aeronave hasta el punto de pesaje y devolverla al sitio de despegue, generando mayores consumos energéticos y por ende la generación de GEI y otros contaminantes, a su vez esta operación conllevaría a generar congestión en tierra, desencadenando una serie de consumos energéticos adicionales en toda el área.

Es importante diferenciar dos tipos emisiones que se generan en el aeropuerto Eldorado, existen las emisiones en área (producidas por rodaje de entrada y salida y traslado a zonas de pesaje y otros) y emisiones lineales (producidas por aterrizajes, despegue y elevación). Esta diferencia se hace considerando que, las actividades de rodaje siguen un conjunto de rutas difusas dentro del aeropuerto, como es el caso de la actividad del pesaje en la cual existirían muchas rutas difusas para las aeronaves de pasajeros que fueran solicitadas en pesaje, y para las de carga que tendrían las rutas más definidas debido a que ellas en su totalidad deben ser pesadas, por lo cual se podría establecer rutas cada día, en ese caso dichas emisiones pueden asimilarse a que se generan dentro de un área.

Para el resto de fases (aterrizajes, despegue y elevación) en cambio, se supone que las aeronaves actúan en trayectorias lineales concretas, conformadas por las distintas pistas de aterrizaje y despegue.

Como se mencionó anteriormente, el estudio de las emisiones de las aeronaves está centrado en aquellas etapas del vuelo correspondientes al denominado ciclo de aterrizaje y despegue o ciclo AD. El **carreteo**, que implica el movimiento de la aeronave en tierra desde la puerta de salida a la pista y viceversa, junto a la aproximación, el despegue y el ascenso, son las 5 maniobras o modos de operación a tener en cuenta, pues ocurren en la zona delimitada por el nivel del suelo y la altura definida por el límite superior de la capa de inversión o altura de mezcla. El espesor de la capa de inversión también se conoce con el nombre de zona de mezcla, pues el aire allí es completamente mezclado y los contaminantes emitidos en cualquier sitio dentro de la capa son eventualmente bajados al nivel del suelo.¹

Los principales contaminantes que emiten las aeronaves dentro de la capa de inversión son:

- Gases orgánicos totales
- Monóxido de carbono (CO)
- Óxidos de nitrógeno (NOx)
- Dióxido de azufre (SO₂)
- Material particulado (PM)
- Gases orgánicos reactivos

Las emisiones debidas a aeronaves dependen en gran medida del porcentaje de máxima potencia a la que trabaja el motor en un tiempo dado. Sin embargo, el nivel de potencia es predecible a partir del modo específico de operación de la aeronave, y para de este análisis se consideran dentro de los cinco modos de interés del ciclo el modo de carreteo.

¹ Sbarato, D. et. al. Emisiones de Contaminantes en el Aeropuerto Internacional Córdoba. Argentina Maestría en Gestión para la Integración Regional y Centro de Información y Documentación Regional, Universidad Nacional de Córdoba.

8339
8330
9105
58797

"POR LA CUAL SE REALIZA UNA MODIFICACION MENOR A LA LICENCIA AMBIENTAL ORDINARIA OTORGADA MEDIANTE RESOLUCIÓN 1330 DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 1995, MODIFICADA POR LAS RESOLUCIONES 392 DEL 15 DE ABRIL DE 1996, 598 DEL 2 DE JULIO 1997 Y 534 DEL 16 DE JUNIO 1998, DENTRO DE UN GIRO ORDINARIO Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Tabla 1. Porcentaje de potencia de los motores en cada ciclo

Modo de operación	Porcentaje de máxima potencia del motor
Aproximación	30-40
Carreteo y marcha en vacío en la llegada	3-7
Carreteo y marcha en vacío en la salida	3-7
Despegue	100
Ascenso	85-90

El TIM (del inglés, "time in mode") para los modos de carreteo, durante la llegada o salida, depende del tamaño y del plan de vuelos del aeropuerto, la cantidad de tránsito o congestión de la pista, y de los procedimientos operacionales específicos del aeropuerto. El tiempo de carreteo es el más variable dentro del ciclo del plan de vuelo, puede variar significativamente en un mismo aeropuerto a lo largo del día y aun estacionalmente. El tipo de motor determina también la cantidad de cada tipo de contaminante que se emite durante las maniobras, así, en los jets o aviones con turbinas las emisiones de ROG constituyen el 84,4% de los gases orgánicos reactivos mientras que en los aviones con motores de combustión interna, llegan a conformar el 96%.

A modo de ejemplo el desplazamiento requerido por una aeronave de carga desde su posición mas lejana hasta la zona de pesaje sin contar con la distancia de regreso a la posición de despegue sería de aproximadamente $1,6+0,86+2,6$ km igual a 5,16 km, que sería de trasladar una aeronave de carga desde el hangar de TAPSA hasta el nuevo sitio de pesaje (...).

Para la realización del cálculo de las emisiones de contaminantes en un aeropuerto hay que considerar gran diversidad de parámetros y de fuentes de información externas.

Los parámetros a tener en cuenta para posteriormente poder realizar el cálculo de las emisiones son los siguientes:

1. Las variables de actividad: en el caso del tráfico aéreo la variable de actividad puede ser, dependiendo de la metodología a emplear alguna de las siguientes:

- Combustible.
- Número de ciclos LTO.
- Número de ciclos LTO por tipo de aeronave, divididos de nuevo en vuelos nacionales e internacionales.
- Datos vuelo a vuelo con información detallada a cerca del tipo de aeronave utilizada en cada vuelo concreto y la distancia realizada, en trayectos tanto nacionales como internacionales. Para el caso de estudio solamente se realizará el cálculo del desplazamiento en tierra para realizar la actividad de pesaje.

En primer lugar es de tener en cuenta que un avión comercial en tierra (carga o pasajeros), moviéndose con un solo motor necesita unos 7,5 litros de combustible cada minuto y estimando que el combustible tipo Jet A-1 tiene una densidad de $0,84 \text{ g/cm}^3$ esto representa una enorme cantidad de combustible utilizado en las operaciones de acercamiento a la pista o en el camino hacia la zona de pesaje.

Suponiendo que la operación de traslado en una sola dirección gasta aproximadamente 45 minutos, para un avión como el Airbus A310 el consumo de combustible sería de 294.300 gramos de JEAT A1 o 350 litros de combustible. En la Tabla 2. se muestra un resumen de los cálculos de aproximación que se efectuaron para estimar las emisiones que se generarían desde la posición más remota trasladando un avión hasta la zona de carga:

Tabla 2. Consumo de combustible (grs) y cantidades de contaminantes primarios y GEIs emitido en operaciones de rodaje desde la posición más remota a la zona de pesaje. Para 6 aviones tipo (Commercial Aircraft) en un día.²

CATEGORIA	COMBUSTIBLE (g)	NOX (g)	CO (g)	NMCOV (g)	SO ₂ (g)	PM10 (g)	CO ₂ (g)	CH ₄ (g)
A310	29430,08	125,56	1241	243,87	29,4	12	92,7	27,1
A320	16729,4	77,49	568,9	25,6	16,7	12	52697,8	2,8
B737-100	21699,6	75,09	204,6	18,5	21,7	12	68353,7	2
DC 10	47240,3	182,2	2942,3	977,6	47,2	18,1	148,8	106,2
F100	18348,4	30,3	619,7	54,3	18,3	12	57,7	6
MD81-88	21188,5	84,7	267,6	63,8	21,1	12	66744	7,3

Fuente: ANLA

² <http://www.ecopetrol.com.co/contenido.aspx?catID=216&conID=37373>

³ <http://easa.europa.eu/environment/edb/aircraft-engine-emissions.php>

Handwritten signature and initials.

"POR LA CUAL SE REALIZA UNA MODIFICACION MENOR A LA LICENCIA AMBIENTAL ORDINARIA OTORGADA MEDIANTE RESOLUCIÓN 1330 DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 1995, MODIFICADA POR LAS RESOLUCIONES 392 DEL 15 DE ABRIL DE 1996, 598 DEL 2 DE JULIO 1997 Y 534 DEL 16 DE JUNIO 1998, DENTRO DE UN GIRO ORDINARIO Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Los resultados de la tabla anterior son una aproximación de cierto tipo de aeronaves que podrían ser de carga o pasajeros, en las que se valora las cantidades de contaminantes que se emitirían por esa distancia suponiendo una operación en un día, utilizando para ello uno de sus motores para realizar el desplazamiento, y sin tener en cuenta la utilización de equipos en tierra como unidades auxiliares de potencia.

Como se puede apreciar en los resultados, el desplazamiento que se efectuaría para llevar a cabo dicha operación, genera una serie de contaminantes a la atmósfera a nivel de piso:

Tabla 3. Contaminantes generados por la operación de pesaje de aeronaves

CATEGORIA	COMBUSTIBLE (g)	NOX (ton/año)	CO (ton/año)	NMCOV (ton/año)	SO2 (ton/año)	PM10 (ton/año)	CO2 (ton/año)	CH4 (ton/año)
A310	2943,008	4,6	45,30	8,90	1,07310	0,438	3,38	0,9892
A320	1672,94	2,8	56,89	0,93	0,60955	0,438	1923,47	0,1022
B737-100	2169,96	2,7	20,46	0,68	0,79205	0,438	2494,91	0,0730
DC 10	4724,03	6,7	294,23	35,68	1,72280	0,66065	5,43	3,8763
F100	1834,84	1,1	61,97	1,98	0,66795	0,438	2,11	0,2190
MD81-88	2118,85	3,1	26,76	2,33	0,77015	0,438	2436,16	0,2665

Fuente: ANLA

Siendo este un ejercicio matemático, se estima que la actividad genera una cantidad de contaminantes anualmente; algunos precursores del efecto invernadero y otros catalogados como contaminantes criterio, en ese sentido, la justificación solicitada por la Aeronáutica Civil tiene validez, toda vez que la generación de dichos contaminantes se pudiese evitar suspendiendo dicha medida de manejo.

4.2. Emisión de Ruido por Carreteo o Taxeo Hacia la Zona de Pesaje

Como parte de la información suministrada por la Aerocivil, es el análisis del impacto acústico adicional que se generaría por la operación de pesaje de aeronaves, por lo que es importante mencionar que, la huella acústica de un aeropuerto a veces solo considera el efecto de las operaciones de despegue y aterrizaje, sin embargo las actividades en tierra tienen relevancia en las zonas más próximas al aeropuerto ya que sus impactos se podrían trasladar a esas zonas. Los aeropuertos, son la infraestructura de transporte que actualmente generan los niveles sonoros más elevados, por lo que ésta Autoridad tiene la responsabilidad de velar por el cumplimiento de las normas ambientales y proveer información para su correcta planificación y gestión, en ese caso resulta fundamental la elaboración de mapas de ruido que incorporen información referente a los niveles sonoros provocados por el aeropuerto en las zonas aledañas, dicha actividad se lleva a cabo por parte de la AEROCIVIL en los ICA (informes de cumplimiento ambiental) enviados a esta Autoridad en los cuales se verifica la amplitud de las curvas y sus valores con respecto a la población expuesta. Éstos mapas son elaborados con modelos de simulación que evalúan los niveles sonoros en función de algunos parámetros como el número de operaciones, el modelo de avión, el periodo del día, las rutas de vuelo, los ángulos de ascenso, etc. El tipo de operación también es incluido en el modelo de simulación, ya que las emisiones acústicas durante los despegues y los aterrizajes son diferentes.

Actualmente como parte de la gestión y seguimiento ambiental por parte de la ANLA, se viene analizando el ruido producido por los desplazamientos de los aviones en tierra, dentro del mismo aeropuerto, ya que como se mencionó podrían afectar las zonas inmediatas al aeropuerto, y para el caso en estudio las operaciones adicionales que se deben realizar para efectuar el pesaje de aeronaves pudiesen estar aportando valores que se representarían en impactos a la comunidad.

Utilizando como información base, el estudio realizado por el Grupo de Investigación I2A2 del Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA) adscrito a la Universidad Politécnica de Madrid, en el cual se diseñó una campaña de medida con el objetivo de realizar esta caracterización para las principales familias de aeronaves comerciales, durante sus desplazamientos en tierra y de esta manera poder determinar sus efectos con respecto al ruido se encontró lo siguiente:

"(...)

Potencia acústica⁴

Los resultados de la investigación muestran que la potencia acústica emitida oscila entre los 125 y los 133 dBA, lo que en la práctica se traduce en que una única operación podría llegar a producir un nivel sonoro superior a los 60 dBA a una distancia de unos 500 metros de la pista, y superior a 80 dBA a una distancia de 50 metros, cuando el nivel máximo de ruido soportable establecido por la Organización Mundial de la Salud (OMS) es de 65 dBA.

⁴ Medida de la potencia acústica de aeronaves en las operaciones de tierra. Aeropuerto de Madrid-Barajas

8340
8331
9164
58798

"POR LA CUAL SE REALIZA UNA MODIFICACION MENOR A LA LICENCIA AMBIENTAL ORDINARIA OTORGADA MEDIANTE RESOLUCIÓN 1330 DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 1995; MODIFICADA POR LAS RESOLUCIONES 392 DEL 15 DE ABRIL DE 1996, 598 DEL 2 DE JULIO 1997 Y 534 DEL 16 DE JUNIO 1998, DENTRO DE UN GIRO ORDINARIO Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Además de la realización de mapas de ruido, estos datos pueden ser de gran utilidad para la planificación del aislamiento acústico en la propia infraestructura aeroportuaria, dada la importancia que la mitigación del ruido puede tener en la salud auditiva de los trabajadores.

(...)"

Si como ejemplo tomáramos un valor aproximado de potencia acústica determinado en el estudio y lo aplicáramos a la teoría de divergencia geométrica podríamos establecer lo siguiente:

Nivel de presión sonora = $NPS - 20 \cdot (\text{LOG}_{10}(r/dm))$

NPS = potencia acústica de la fuente puntual en movimiento.

r = Distancia de observador

dm = Distancia de medición del nivel de presión sonora, conociendo los valores de potencia acústica encontrados por el estudio de la Universidad politécnica de Madrid se asume una distancia muy pequeña de 0,5 metros en la cual se determinó la potencia acústica el cual corresponde al nivel generado estrictamente por la fuente.

En tal sentido podríamos asumir cuanto nivel de ruido se produciría por una fuente puntual en movimiento, asumiendo que no existen obstáculos en el área, de tal forma que si un avión se desplaza desde la zona de hangares al sitio de pesaje se podrían generar los siguientes valores de ruido a su alrededor.

En ese caso queda demostrado que la actividad de pesaje genera valores importantes en los alrededores cercanos a la operación que pudieran estar incrementando los niveles de ruido ya presentes por operaciones aéreas, es de aclarar solamente se analiza un caso particular en el que un solo avión se desplaza con una potencia sonora de 125 o 133 dB(A) y que no se está estimando las medidas de mitigación existentes como muros y obstáculos, sin embargo esta Autoridad considera desde el punto de vista técnico que cualquier actividad que pudiese mejorar los niveles de ruido del aeropuerto deber ser tenida en cuenta y las actividades de pesaje no están generando controles a las emisiones de ruido pues son aportantes significativas de niveles de ruido en tierra y los controles en el aire se darán por medio de las actividades del enfoque equilibrado de ruido, de esta manera se considera pertinente suspender la medida de manejo de manera definitiva.

De acuerdo a la evaluación adelantada, se encuentra que los términos dentro de los cuales se hace la propuesta de retirar las actividades de pesaje de aeronaves es viable desde el punto de vista ambiental debido a que la actividad desarrollada no compensa los impactos asociados a la misma medida, es decir que la actividad de pesaje de aeronaves esta produciendo mas impactos por emisión de contaminantes y ruido, dadas las condiciones actuales de operación de las aeronaves y que la aplicabilidad de esta medida no compensa los efectos por ella producida en el medio, por lo que ésta Autoridad considera necesario que la Aerocivil suspenda de manera inmediata la medida y establezca su proceso de verificación del peso de las aeronaves, como medida de seguridad aeroportuaria de acuerdo a los procedimientos ya establecidos por la Aerocivil, y no como medida de atenuación de ruido. (Tabla 4. Calculo de los niveles de presión generados por operaciones en tierra para una sola aeronave estableciéndose como una fuente puntual en movimiento sin obstáculos.

Potencia acústica de 133 dB(A)		Potencia acústica de 125dB(A)	
DISTANCIA (m)	Nivel de presión sonora (dB(A)	Distancia	Nivel de presión sonora (dB(A)
20	99,021	20	91,0206
40	93,000	40	85,0000
60	89,478	60	81,4782
80	86,979	80	78,9794
100	85,041	100	77,0412
120	83,458	120	75,4576
140	82,119	140	74,1186
160	80,959	160	72,9588
180	79,936	180	71,9357
200	79,021	200	71,0206
220	78,193	220	70,1927
240	77,437	240	69,4370
260	76,742	260	68,7417
280	76,098	280	68,0980
300	75,499	300	67,4988

f. we

"POR LA CUAL SE REALIZA UNA MODIFICACION MENOR A LA LICENCIA AMBIENTAL ORDINARIA OTORGADA MEDIANTE RESOLUCIÓN 1330 DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 1995, MODIFICADA POR LAS RESOLUCIONES 392 DEL 15 DE ABRIL DE 1996, 598 DEL 2 DE JULIO 1997 Y 534 DEL 16 DE JUNIO 1998, DENTRO DE UN GIRO ORDINARIO Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

320	74,938	320	66,9382
340	74,412	340	66,4116
360	73,915	360	65,9151
380	73,446	380	65,4455
400	73,000	400	65,0000
420	72,576	420	64,5762
440	72,172	440	64,1721
460	71,786	460	63,7860
480	71,416	480	63,4164
500	71,062	500	63,0618

Fuente: ANLA

FUNDAMENTOS LEGALES

Que el artículo 8 de la Constitución Política establece que "Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación".

Que el artículo 79 de la Carta Política indica que "Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La Ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo".

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines."

El artículo 80 ibídem, establece que "El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución..."

La protección al medio ambiente corresponde a uno de los más importantes cometidos estatales, es deber del Estado garantizar a las generaciones futuras la conservación del ambiente y la preservación de los recursos naturales. De ahí el objeto para crear el Ministerio de Ambiente y Vivienda Territorial (Hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible) como organismo rector de la gestión ambiental y de los recursos naturales, al que corresponde impulsar una relación de respeto entre el hombre y la naturaleza y definir la política ambiental de protección, conservación y preservación.

Sobre el procedimiento a aplicar para atender la petición de supresión de la medida ambiental.

En este caso, es preciso aclarar que inicialmente esta Autoridad manifestó al peticionario que requería agotarse el trámite de modificación de su licencia, porque dentro de la petición de modificación se presentó de manera integral la solicitud de pronunciamiento para tres aspectos específicos: i) levantar la restricción nocturna sobre la pista sur, ii) eliminar el pesaje de aeronaves como medida de manejo ambiental y, iii) presentar la localización y especificaciones del sitio prueba de motores; entre las cuales las peticiones i y iii si requieren adelantar el procedimiento de modificación de licencia porque con ellos se producen impactos ambientales adicionales a los inicialmente identificados y dimensionados, lo que no ocurre vista ya la evaluación técnica, con la eliminación de la medida del pesaje de aeronaves, razón que justifica plenamente dar a esta modificación el tratamiento de ajuste normal dentro del giro ordinario de la actividad licenciada establecida en el párrafo 1° del Artículo 29 del Decreto 2820 de 2010, que señala:

"(...)

TÍTULO V

Modificación, cesión, integración, pérdida de vigencia de la licencia ambiental, y cesación del trámite de licenciamiento ambiental

ART. 29. —Modificación de la licencia ambiental. La licencia ambiental deberá ser modificada en los siguientes casos:

8391
2332
9165
58799

"POR LA CUAL SE REALIZA UNA MODIFICACION MENOR A LA LICENCIA AMBIENTAL ORDINARIA OTORGADA MEDIANTE RESOLUCIÓN 1330 DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 1995, MODIFICADA POR LAS RESOLUCIONES 392 DEL 15 DE ABRIL DE 1996, 598 DEL 2 DE JULIO 1997 Y 534 DEL 16 DE JUNIO 1998, DENTRO DE UN GIRO ORDINARIO Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

(...)

PAR. 1º—Para aquellas obras que respondan a modificaciones menores o de ajuste normal dentro del giro ordinario de la actividad licenciada y que no impliquen impactos ambientales adicionales a los inicialmente identificados y dimensionados en el Estudio de Impacto Ambiental, el titular de la licencia ambiental, solicitará el pronunciamiento de la autoridad ambiental sobre la necesidad o no de adelantar el trámite para el procedimiento de modificación de la misma anexando la información de soporte, quien deberá pronunciarse en un término máximo de veinte (20) días hábiles. (Subrayado fuera de texto original)

De otra parte, téngase en cuenta que el parágrafo 1º del artículo 51 del Decreto 2820 de 2010 del régimen de transición, establece expresamente que "podrán realizarse ajustes periódicos cuando a ello haya lugar, establecer mediante acto administrativo motivado las medidas de manejo ambiental que se consideren necesarias y/o suprimir las innecesarias"

Que las medidas de toda licencia tienen como finalidad prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales ocasionados por la ejecución de todo proyecto obra o actividad y que en el caso en estudio por el contrario y según se determinó en el concepto técnico emitido, la medida objeto de la petición produce impactos negativos considerando por lo tanto que la aplicación de la medida ambiental establecida en la licencia va en contravía de lo establecido en la normatividad ambiental vigente. No obstante estar considerada la modificación de esta medida dentro de un proceso de trámite de modificación que ya se inició, su impacto ambiental no da espera a emitir el pronunciamiento que decide la modificación, sobre todo teniendo en cuenta como se indicó que el parágrafo 1 del artículo 29 del Decreto 2820, expresamente autoriza que para las modificaciones menores o de ajuste normal dentro del giro ordinario de la actividad licenciada, su titular puede solicitar un pronunciamiento sobre la necesidad o no de adelantar el trámite de modificación de la licencia en concordancia con lo establecido en el régimen de transición establecido en el parágrafo 1º del artículo 51 del mismo decreto, que permite suprimir las medidas de manejo ambiental innecesarias.

De lo anterior es pertinente colegir que todo ajuste normal dentro del giro ordinario de la actividad licencia o toda supresión de una medida de manejo ambiental que se califique como innecesaria, debe hacerse mediante acto administrativo debidamente motivado pues claramente esa decisión crea, modifica o extingue una obligación ya establecida de manera particular y concreta al titular de la licencia.

En consecuencia mediante el presente acto administrativo la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales procederá a acoger lo dispuesto en el CONCEPTO TÉCNICO 2311 del 26 de diciembre de 2012, en el cual se considera viable ambientalmente excluir el pesaje de aeronaves establecida como medida de manejo ambiental en la licencia ambiental otorgada para el desarrollo del proyecto para el proyecto de ejecución de las obras de Construcción Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado, de conformidad con las condiciones que se establecerán en la parte resolutive de la presente resolución.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO. – Excluir del Artículo 13 de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, la obligación de pesaje de aeronaves, establecida para la época así:

"ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO.- La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá poner en servicio la báscula de pesaje a más tardar el treinta (30) de Septiembre de 1.998.

El pesaje deberá realizarse de manera obligatoria a la totalidad de aeronaves de carga que operan desde el aeropuerto El Dorado y de manera aleatoria a la flota aérea restante, sobre una muestra no inferior al 10% del total de las aeronaves de primera, segunda y tercera etapa de ruido."

ARTÍCULO SEGUNDO. - Excluir la obligación establecida en el Artículo segundo de la Resolución 1001 del 1 de junio del 2009 por la cual se autorizó la cesión de derechos y obligaciones a favor de la sociedad OPAIN S.A., a fin de exonerar a esta sociedad de continuar realizando las actividades de pesaje de aeronaves.

H
f. luc

"POR LA CUAL SE REALIZA UNA MODIFICACION MENOR A LA LICENCIA AMBIENTAL ORDINARIA OTORGADA MEDIANTE RESOLUCIÓN 1330 DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 1995, MODIFICADA POR LAS RESOLUCIONES 392 DEL 15 DE ABRIL DE 1996, 598 DEL 2 DE JULIO 1997 Y 534 DEL 16 DE JUNIO 1998, DENTRO DE UN GIRO ORDINARIO Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

ARTÍCULO TERCERO. - La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, en el marco del "enfoque equilibrado" adoptado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en la resolución A36-2 de septiembre de 2007, deberá implementar las medidas de manejo ambiental necesarias, encaminadas a minimizar las molestias que causa el ruido sobre la población del entorno o área de influencia directa; y enviar a esta Autoridad en el próximo informe de cumplimiento ambiental - ICA la información correspondiente con la aplicación de los cuatro elementos que comprende el enfoque equilibrado de ruido a saber: Reducción del ruido en la fuente, planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos y operaciones de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones de las aeronaves.

PARAGRAFO. - El incumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente acto administrativo conlleva la imposición de medidas preventivas y sanciones, de conformidad con el procedimiento señalado en la Ley 1333 del 21 de julio de 2009.

ARTÍCULO CUARTO. - Los demás términos, condiciones, obligaciones y autorizaciones establecidas en la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, modificada por las resoluciones 392 del 15 de abril de 1996, 598 del 2 de julio 1997 y 534 del 16 de junio 1998, que no fueron objeto de modificación con la presente resolución, continúan plenamente vigentes y son de obligatorio cumplimiento por parte de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL y por la sociedad OPAIN S.A.

ARTÍCULO QUINTO. - Disponer la publicación de la presente resolución, en la gaceta ambiental de esta entidad.

ARTICULO SEXTO.- NOTIFICACIONES. - Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, notificar personalmente o por aviso, cuando a ello hubiere lugar, el contenido del presente acto administrativo al representante legal, apoderado debidamente constituido y/o a la persona debidamente autorizada de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL y a los señores MARGARITA RAYO DE MELO y JOSE GERMAN AREVALO B, en su calidad de Coordinadores de la Mesa de Trabajo Aeropuerto Localidad 9 Fontibón, o a quien haga sus veces, de conformidad con los artículos 67 y 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO SÉPTIMO. - Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA, comunicar el contenido del presente acto administrativo a la Alcaldía Distrital de Bogotá, a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca-CAR, Secretaria Distrital de Ambiente; y a la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales.

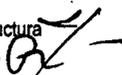
ARTICULO OCTAVO. - En contra del presente acto administrativo procede el recurso de reposición, el cual se podrá interponer por su representante o apoderado debidamente constituido, por escrito ante la Directora de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales en la diligencia de notificación personal, o dentro de los diez (10) días siguientes a ella, o a la notificación por aviso, o al vencimiento del término de publicación, según el caso, de conformidad con lo establecido en los artículos 76 y 77 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los

14 FEB 2013


LUZ HELENA SARMIENTO VILLAMIZAR
Directora General

Revisó: Consuelo Mejía Gallo - Abogada Externa - Sector de Infraestructura
Proyectó: Carmen Alicia Ramírez Africano-Profesional Especializado-ANLA 

Concepto Técnico No.2311 del 26 de diciembre de 2012
Expediente No. LAM 0209

Bogotá, D. C.

Señores:

**COORDINADORES DE LA MESA DE TRABAJO AEROPUERTO LOCALIDAD 9
FONTIBÓN**

Atn. MARGARITA DE MELO Y JOSÉ GERMÁN AREVALO

Email: mesadetrabajoaerpuerto@gamil.com

Carrera 100 N°23 H interior 1 Apto. 101

Bogotá, D.C.

NOTIFICACIÓN POR CORREO ELECTRÓNICO

Artículo 56 de la Ley 1437 de 2011

Referencia: **RESOLUCIÓN N°0154 DEL 14 DE FEBRERO DE 2013**
Expediente 0209

De acuerdo con lo establecido en el Artículo 56 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, a través del Correo: mesadetrabajoaerpuerto@gamil.com se notificó el contenido y decisión de la **RESOLUCIÓN N°0154** proferido(a) el **14 de FEBRERO de 2013** del cual se adjunta copia íntegra en 12 Hojas.

Contra el referido acto administrativo que mediante la presente notificación por correo electrónico se notifica, procede el recurso de reposición el cual se podrá interponer ante esta Autoridad por escrito, dentro de los diez días siguientes a la fecha de notificación de conformidad con lo establecido en los artículos 76 y 77 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011).

En caso de requerir información adicional, favor dirigirse al Área de Notificaciones de este Despacho, en el horario de 8:00 a.m. a 4:00 p.m. o en la extensión **2356**; además le informamos que de acuerdo a la Ley 1437 de 2011, si usted está interesado en que se le realicen las futuras Notificaciones de este proceso por medios electrónicos, deberá manifestarlo por escrito ante esta Autoridad o por correo electrónico al buzón licencias.not@anla.gov.co para cada uno de los expedientes que cursan en esta entidad.

Cordialmente,

M. Yaneth
MARTHA YANETH SANABRIA GUTIERREZ
Profesional Universitario

Expediente: 0209
Fecha: 22-feb-13
Elaboró: Martha Sanabria

Licencias Notificaciones

De: MESA DE TRABAJO AEROPUERTO FONTIBON <mesadetrabajoaeropuerto@gmail.com>
Enviado el: domingo, 24 de febrero de 2013 10:53 a.m.
Para: Licencias Notificaciones
Asunto: Re: RV: NOTIFICACIÓN POR CORREO ELECTRÓNICO de la RESOLUCIÓN N°0154 DEL 14 DE FEBRERO DE 2013

recibimos la informacion gracias por esta estudiaremos lo aprobado

margarita de melo
coordinadora mesa de trabajo aeropuerto fontibon

El 22 de febrero de 2013 17:29, Licencias Notificaciones <Licencias.not@anla.gov.co> escribió:

SÍRVASE CONFIRMAR LA RECEPCIÓN DE ESTE CORREO ELECTRÓNICO

Bogotá, D. C.

Señores:

COORDINADORES DE LA MESA DE TRABAJO AEROPUERTO LOCALIDAD 9 FONTIBÓN

Atn. MARGARITA DE MELO Y JOSÉ GERMÁN AREVALO

Email: mesadetrabajoaeropuerto@gmail.com

Carrera 100 N°23 H interior 1 Apto. 101

Bogotá, D.C.

NOTIFICACIÓN POR CORREO ELECTRÓNICO

8349
8335
9108
588302

Referencia: **RESOLUCIÓN N°0154 DEL 14 DE FEBRERO DE 2013**

Expediente 0209

De acuerdo con lo establecido en el Artículo 56 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, a través del Correo: mesadetrabajoaeropuerto@gmail.com se notificó el contenido y decisión de la **RESOLUCIÓN N°0154** proferido(a) el **14 de FEBRERO de 2013** del cual se adjunta copia íntegra en 12 Hojas.

Contra el referido acto administrativo que mediante la presente notificación por correo electrónico se notifica, procede el recurso de reposición el cual se podrá interponer ante esta Autoridad por escrito, dentro de los diez días siguientes a la fecha de notificación de conformidad con lo establecido en los artículos 76 y 77 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011).

En caso de requerir información adicional, favor dirigirse al Área de Notificaciones de este Despacho, en el horario de 8:00 a.m. a 4:00 p.m. o en la extensión 2356; además le informamos que de acuerdo a la Ley 1437 de 2011, si usted está interesado en que se le realicen las futuras Notificaciones de este proceso por medios electrónicos, deberá manifestarlo por escrito ante esta Autoridad o por correo electrónico al buzón licencias.not@anla.gov.co para cada uno de los expedientes que cursan en esta entidad.

Cordialmente,

MARTHA YANETH SANABRIA GUTIERREZ

Profesional Universitario

Expediente: 0209

Fecha: 22-feb-13

Elaboró: Martha Sanabria

8345
~~2336~~
9169
58803

MARTHA YANETH SANABRIA GUTIERREZ

Profesional Universitario

RUS- Notificaciones

Autoridad Nacional de Licencias Ambientales

Msanabria@anla.gov.co

Calle 37 No. 8 - 40

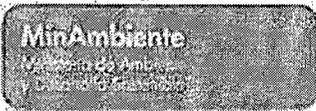
Código Postal: 11711

Teléfono: 57 (1) 3323400 Ext. 2356

Bogotá, Colombia



www.anla.gov.co





8396
~~8397~~
~~9190~~
 58804

1052.387.063/2013

Señores
AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES - ANLA
 E S. D.

REF.: NOTIFICACION RESOLUCIÓN 154 DEL 14 DE FEBRERO DE 2013. EXPEDIENTE 209.

MARIO FERNANDO SÁNCHEZ FORERO, mayor de edad, domiciliada en Bogotá D.C., identificada con Cédula de Ciudadanía No. 79.290.996 de Bogotá, en mi calidad de Jefe de la Oficina Asesora Jurídica de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL**, y actuando en cumplimiento de lo señalado en la Resolución No. 04282 del 29 de octubre del 2004, proferida por el Representante Legal de la Entidad, por medio de la cual se me delega la función de designar apoderados judiciales, de manera respetuosa manifiesto a su Despacho que confiero poder especial, amplio y suficiente al doctor **DEMETRIO GONZÁLEZ AVENDAÑO**, mayor de edad, funcionario público servicio de esta Entidad, con domicilio en la ciudad de Bogotá, identificado con cédula de ciudadanía No. 79.428.525 de Bogotá y titular de la tarjeta profesional No. 59.290 del Consejo Superior de la Judicatura, para que como mandatario judicial de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL**, se notifique de la Resolución de la referencia y agote la vía Gubernativa.

El doctor **DEMETRIO GONZÁLEZ AVENDAÑO**, queda facultado además para notificarse de las providencias emanadas de ese Despacho, interponer recursos, recibir, desistir, sustituir, reasumir y en general adelantar todas las diligencias necesarias para la defensa de los intereses de la Entidad.

Ruego reconocerle personería al doctor **DEMETRIO GONZÁLEZ AVENDAÑO**, para los efectos y de conformidad con los términos del presente poder.

Respetuosamente,


MARIO FERNANDO SÁNCHEZ FORERO



ACEPTO:

DEMETRIO GONZÁLEZ AVENDAÑO
 C.C. No. 79.428.525 de Bogotá
 T. P. No. 59.290 del C. S. de la J.

PRESENTACIÓN PERSONAL (64)
El anterior escrito fué presentado ante el
NOTARIO SESENTA Y CUATRO DEL CIRCULO DE BOGOTA

Personalmente por Mano Fernando
Sanchez Forero

quien exhibió la C.C. 79290996 Blz

y Tarjeta Profesional N.º _____ S.J.

Fecha: 26 FEB 2013

El Declarante: [Signature]

CERVELLEON RODRIGUEZ HERRERA
NOTARIO



AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial

RESOLUCION NUMERO

(#04282)

29 OCT. 2004

"Por la cual se delegan unas funciones"

**El Director General de la Unidad Administrativa Especial de
Aeronáutica Civil**

En ejercicio de las facultades legales conferidas por el artículo 9 de la Ley 489 de 1998 y las contempladas en el Decreto 260 de 2004;

CONSIDERANDO

1. Que el artículo 9 de la Ley 489 de 1998, preceptúa que los Representantes Legales de los organismos y entidades que posean estructura independiente y autonomía administrativa, podrán delegar la atención y decisión de los asuntos a ellos confiados por la ley y los actos orgánicos respectivos, en los empleados públicos de los niveles directivo y asesor, vinculados al organismos correspondiente.
2. Que mediante la Resolución No. 01225 del 9 de abril de 2001, el Director General de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL** delegó en el Director Legal la función de otorgar poder a los abogados externos y funcionarios de la Entidad para que la representaran en todas clase de asuntos judiciales y administrativos.
3. Que mediante el Decreto 260 del 28 de enero de 2004, se modificó la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, cambiando la denominación de sus dependencias y oficinas.
4. Que de acuerdo a la nueva estructura de la Entidad, la Oficina Asesora Jurídica, debe cumplir entre otras, la función ejercer la representación judicial y extrajudicial de la Entidad, en los casos en que así lo disponga el Director General, conforme a lo dispuesto en el artículo 15, numeral 4 del Decreto citado.
5. Que conforme a lo previsto en el artículo 9 Ibidem y con el fin de optimizar la marcha organizacional de la Entidad, se hace necesario adecuar a la normatividad vigente y conforme a la nueva estructura de la Entidad, las funciones relacionadas con la representación judicial de la Entidad.

58805
501
8397
2338
911

REPÚBLICA DE COLOMBIA

EL SUSCRITO JEFE DEL GRUPO DE ARCHIVO GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL, DE CONFORMIDAD CON LA DELEGACION DE FUNCIONES CONFERIDAS EN EL ART 4 DE LA RESOLUCIÓN 03183 DE 2007, DA FE QUE LA PRESENTE FOTOCOPIA ES AUTENTICA TOMADA DE SU ORIGINAL X COPIA FOTOCOPIA , QUE TUVE A MI VISTA Y REPOSA EN ESTA ENTIDAD

EN: EL GRUPO DE ARCHIVO GENERAL

BOGOTÁ, DICIEMBRE 5 de 2012



LUIS ALBERTO LOAIZA CARMONA
JEFE GRUPO ARCHIVO GENERAL

20806
504
8348
8339
OFFIC

República de Colombia

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial

RESOLUCION NUMERO

(#04282)

29 OCT. 2004

Continuación de la Resolución "Por la cual se deroga la Resolución No. 01225 del 9 de abril de 2001 y se delegan unas funciones"

6. Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO. Delegar en la Oficina Asesora Jurídica la representación judicial de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en toda clase de actuaciones judiciales, civiles, penales, laborales, contencioso administrativas, policivas, administrativas y arbitrales, así como en las actuaciones extraprocesales de la misma naturaleza.

Para tal efecto la Oficina Asesora Jurídica cumplirá las siguientes funciones:

1. Notificarse a través del Jefe la Oficina Asesora Jurídica y/o del apoderado que se nombre con tal fin, de todos los asuntos judiciales así como de los requerimientos y actos administrativos proferidos por las diferentes autoridades administrativas y de policía.
2. Promover los procesos ante la Jurisdicción Ordinaria, Contencioso Administrativa, Autoridades Administrativas, de Policía y constituirse en parte civil en los Procesos Penales, en que tenga interés la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
3. Interponer los Recursos Ordinarios y Extraordinarios procedentes contra las providencias dictadas en los procesos mencionados.

ARTICULO SEGUNDO: Delegar en el Jefe de la Oficina Asesora Jurídica de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil las siguientes funciones:

1. Otorgar poder a los abogados externos contratados para que actúen como apoderados de la Entidad, en toda clase de asuntos

REPÚBLICA DE COLOMBIA

EL SUSCRITO JEFE DEL GRUPO DE ARCHIVO GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL, DE CONFORMIDAD CON LA DELEGACION DE FUNCIONES CONFERIDAS EN EL ART 4 DE LA RESOLUCIÓN 03183 DE 2007, DA FE QUE LA PRESENTE FOTOCOPIA ES AUTENTICA TOMADA DE SU ORIGINAL X COPIA FOTOCOPIA , QUE TUVE A MI VISTA Y REPOSA EN ESTA ENTIDAD

EN: EL GRUPO DE ARCHIVO GENERAL

BOGOTÁ, DICIEMBRE 5 de 2012



LUIS ALBERTO LOAIZA CARMONA
JEFE GRUPO ARCHIVO GENERAL

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial

RESOLUCION NUMERO

(#04282)

27 OCT. 2004

824
8379
8340
413
58807

Continuación de la Resolución "Por la cual se deroga la Resolución No. 01225 del 9 de abril de 2001 y se delegan unas funciones"

judiciales y actuaciones o trámites administrativos en que la misma sea parte o deba intervenir.

2. Otorgar poder a los abogados funcionarios de la Entidad, para que actúen como apoderados, en toda clase de asuntos judiciales y actuaciones o trámites administrativos en que la Entidad sea parte o deba intervenir.
3. Suscribir los escritos a través de los cuales se atiendan las acciones de tutela, en que la entidad sea parte. Ante la ausencia del Jefe de la Oficina Asesora Jurídica, esta función será asumida por el Secretario General de la Entidad.

PARÁGRAFO: Los escritos a que hace mención el numeral 3 del presente artículo, serán proyectados por los abogados adscritos al Grupo de Representación Judicial, de conformidad con el reparto que realice el Jefe del Grupo.

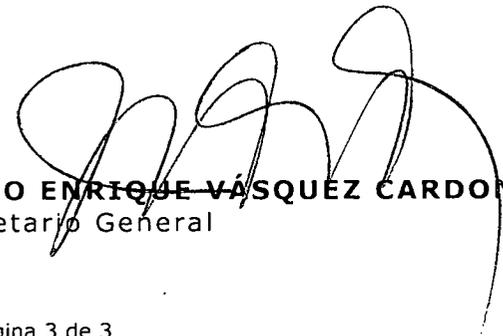
ARTÍCULO TERCERO. La presente resolución rige a partir de su comunicación y deroga en todas sus partes la Resolución No. 01225 del 9 de abril de 2001.

Dada en Bogotá, D.C., a los

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

29 OCT. 2004


JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE
Director General


JAIRO ENRIQUE VÁSQUEZ CARDONA
Secretario General


JCDG/CRZ/DFR

REPÚBLICA DE COLOMBIA

EL SUSCRITO JEFE DEL GRUPO DE ARCHIVO GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL, DE CONFORMIDAD CON LA DELEGACION DE FUNCIONES CONFERIDAS EN EL ART 4 DE LA RESOLUCIÓN 03183 DE 2007, DA FE QUE LA PRESENTE FOTOCOPIA ES AUTENTICA TOMADA DE SU ORIGINAL X COPIA FOTOCOPIA , QUE TUVE A MI VISTA Y REPOSA EN ESTA ENTIDAD

EN: EL GRUPO DE ARCHIVO GENERAL

BOGOTÁ, DICIEMBRE 5 de 2012



LUIS ALBERTO LOAIZA CARMONA
JEFE GRUPO ARCHIVO GENERAL



8350
8341
9174
58808

Bogotá, 12 de febrero de 2013

**EL JEFE DEL GRUPO DE SITUACIONES ADMINISTRATIVAS
DE LA DIRECCIÓN DE TALENTO HUMANO**

CERTIFICA

Que **MARIO FERNANDO SÁNCHEZ FORERO**, identificado con cédula de ciudadanía 79.290.996 de Bogotá, presta sus servicios a la Entidad desde el 19 de noviembre de 2010.

Que actualmente desempeña el cargo de Jefe de Oficina Grado 39, de la oficina Asesora Jurídica.

Esta certificación se expide para efectos fiscales con el fin de acreditar el cargo que ocupa en la Entidad, para el otorgamiento de poderes en virtud de la Resolución de Delegación No. 4282 del 29 de octubre de 2004.



DANIEL CAMILO MALDONADO CONTRERAS

8352
8343
916
58209

CONSTANCIA DE EJECUTORIA

Expediente 209

La suscrita profesional de la subdirección administrativa y financiera – grupo de relación con usuarios - RUS de la autoridad nacional de licencias ambientales - ANLA

HACE CONSTAR:

Que al finalizar el día **14 de marzo de 2013** quedó ejecutoriado el (la) **Resolución No. 154 del 14 de febrero de 2013**, "*Por el (la) cual se realiza una modificación menor a la Licencia Ambiental ordinaria otorgada mediante Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, modificada por las Resoluciones 392 del 15 de abril de 1996, 598 del 2 de julio 1997 y 534 del 16 de junio 1998, dentro de un gi*", proferido por esta Autoridad de conformidad con lo previsto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Artículo 87).

En constancia se firma en Bogotá D.C., el día **15 de marzo de 2013** para que obre en el expediente 209.

M. Yaneth
MARTHA YANETH SANABRIA GUTIERREZ
Profesional Universitario

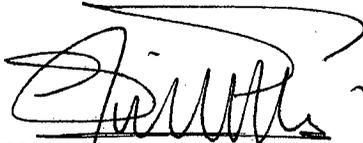
Solicitante: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL
No de Identificación: 899999059-3
Elaboró: Daniel González *DPB*

NOTIFICACIÓN PERSONAL
Artículo 67 de la Ley 1437 de 2011

En Bogotá D. C., el 28 de febrero de 2013, siendo las 9:45 a.m. se notificó personalmente del contenido y decisión de la Resolución No. 154 proferido(a) el 14 de febrero del 2013, del expediente No. 209, al señor(a) **DEMETRIO GONZALEZ AVENDAÑO**, identificado(a) con cédula de ciudadanía No. 79428525, en calidad de Autorizado de: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, haciéndole saber que contra este acto administrativo procede recurso de reposición, el cual deberá interponerse por escrito ante esta Autoridad en la diligencia de Notificación personal, o dentro de los diez (10) días siguientes a ella bajo las condiciones, requisitos y términos contemplados en los artículos 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Se hace entrega de copia íntegra, auténtica y gratuita del acto administrativo en mención en 12 páginas útiles.

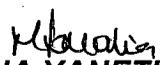
El notificado:



DEMETRIO GONZALEZ AVENDAÑO
C C N° 79428525

Persona debidamente facultada por: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Funcionario:


MARTHA YANETH SANABRIAGUTIERREZ
Profesional Universitario

Elaboro: Daniel González García
Expediente: 209

82913
3386
9277
58811

COPIA

Señores

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Atn. SANTIAGO CASTRO GÓMEZ

Director (o quien haga sus veces)

Av. Eldorado 103 - 15 Nuevo Edificio Aerocivil

Bogotá - D.C.

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES

20/2/2013 11:10:44 FOLIOS:1 ANEXOS:0

AL CONTESTAR CITE: 4120-E2-7518

TIPO DOCUMENTAL: CITACION

REMITE: GRUPO ARCHIVO Y CORRESPONDENCIA

DESTINATARIO: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA

209

CITACIÓN PARA NOTIFICACIÓN PERSONAL Artículo 68 de la Ley 1437 de 2011

Acto Administrativo a notificar: Resolución No. 154 del 14 de febrero del 2013
Expediente: 209

Cordial saludo,

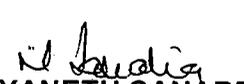
Les solicitamos presentarse en la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al envío de la presente citación, con el fin de notificarle personalmente la **Resolución No. 154 del 14 de febrero del 2013**; en caso de que no sea posible surtir la notificación personal, esta se hará por medio de aviso y tendrá los mismos efectos legales, de conformidad con lo establecido en los Artículos 67 y s.s. del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

En el evento de no poderse presentar personalmente, podrá autorizar por escrito a un tercero, de conformidad con el artículo 71 del código en mención, para que dentro del término señalado en el inciso anterior, se notifique del acto administrativo citado.

Para realizar dicha diligencia, favor dirigirse al Área de Notificaciones de este Despacho, en el horario de 8:00 a.m. a 4:00 p.m.; **además le informamos que de acuerdo a la Ley 1437 de 2011, si usted está interesado en que se le realicen las futuras Notificaciones de este proceso por medios electrónicos, deberá manifestarlo por escrito ante esta Autoridad o por correo electrónico al buzón licencias.not@anla.gov.co para cada uno de los expedientes que cursan en esta entidad.**

En caso de requerir información adicional, ésta le será suministrada en la extensión 2356.

Cordialmente,


MARTHA YANETH SANABRIA GUTIERREZ
Profesional Universitario

Expediente: 209

Fecha: 18/02/13

Elaboró: Edison Martínez



AUTORIDAD NACIONAL
DE LICENCIAS AMBIENTALES

Bogotá, D. C.

Subdirección Administrativa y Financiera - RUS

58817
8396
8387
#220
COPIA

Señores

**COORDINADORES DE LA MESA DE TRABAJO AEROPUERTO LOCALIDAD 9
FONTIBÓN**

Atn. MARGARYTA RAYO DE MELO
Coordiadores (o quien haga sus veces)
Carrera 100 N°23 H interior 1 Apto. 101
Bogotá - D.C.

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES
2012/2013 11:10:50 FOLIOS:1 ANEXOS:0
AL CONTESTAR CITE: 4120-E2-7520
TIPO DOCUMENTAL: CITACION
REMITE: GRUPO ARCHIVO Y CORRESPONDENCIA
DESTINATARIO: COORDINADORES DE LA MESA DE TRABAJO AEROPUERTO

209

CITACIÓN PARA NOTIFICACIÓN PERSONAL
Artículo 68 de la Ley 1437 de 2011

Acto Administrativo a notificar: Resolución No. 154 del 14 de febrero del 2013
Expediente: 209

Cordial saludo,

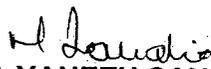
Les solicitamos presentarse en la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al envío de la presente citación, con el fin de notificarle personalmente la **Resolución No. 154 del 14 de febrero del 2013**; en caso de que no sea posible surtir la notificación personal, esta se hará por medio de aviso y tendrá los mismos efectos legales, de conformidad con lo establecido en los Artículos 67 y s.s. del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

En el evento de no poderse presentar personalmente, podrá autorizar por escrito a un tercero, de conformidad con el artículo 71 del código en mención, para que dentro del término señalado en el inciso anterior, se notifique del acto administrativo citado.

Para realizar dicha diligencia, favor dirigirse al Área de Notificaciones de este Despacho, en el horario de 8:00 a.m. a 4:00 p.m.; **además le informamos que de acuerdo a la Ley 1437 de 2011, si usted está interesado en que se le realicen las futuras Notificaciones de este proceso por medios electrónicos, deberá manifestarlo por escrito ante esta Autoridad o por correo electrónico al buzón licencias.not@anla.gov.co para cada uno de los expedientes que cursan en esta entidad.**

En caso de requerir información adicional, ésta le será suministrada en la extensión 2356.

Cordialmente,


MARTHA YANETH SANABRIA GUTIERREZ
Profesional Universitario

Expediente: 209
Fecha: 18/02/13
Elaboró: Edison Martínez

