

MINISTERIO DE TRANSPORTE

NIT. 899.999.055-4



TODOS POR UN
NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN



0000096

0000096

RESOLUCIÓN NÚMERO

DE 2015

21 ENE 2015

"Por la cual se deja sin efecto la Resolución N° 0001252 de 2013 modificada por las Resoluciones N°s 0001545 de 2013 y 003463 de 2013"

LA MINISTRA DE TRANSPORTE

Y

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL -AÉROCIVIL

En uso de las facultades constitucionales y legales, especialmente las conferidas en el artículo 91 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en consonancia con las contenidas en los artículos 35 y 47 de la Ley 105 de 1993, 64 de la Ley 388 de 1997, 59 numeral 3 de la Ley 489 de 1998, 9 del Decreto 260 de 2004 y 6 numeral 6.7 del Decreto 087 de 2011, y

CONSIDERANDO:

Que mediante Conpes 3707 del 31 de octubre de 2011 se declaró la importancia estratégica del proyecto de ejecución, operación y mantenimiento de las obras complementarias asociadas al contrato de concesión del Aeropuerto internacional El Dorado de Bogotá, por cuanto, no soportaría los niveles de tráfico, ni una proyección razonable de su proyección, lo que conllevaría a una eminente afectación grave de la prestación del servicio público.

Que como resultado de la Actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional El Dorado se evidenció la necesidad de tomar medidas que garanticen la operación eficiente del Aeropuerto Eldorado, por cuanto, a mediano plazo la operación del mismo con la demanda total de acuerdo con los pronósticos de tráfico se saturaría el sistema de pistas, por lo tanto, se contempló la alternativa de trasladar la aviación general y de Estado a un nuevo aeropuerto con el fin de ampliar la capacidad para atender la demanda de aviación comercial hasta el año 2024, traslado que lograría optimizar el tiempo de operación y rendimiento de las pistas incrementando su eficiencia y adicionalmente, proveería un área adicional para desarrollo de aviación comercial.

Que la Aeronáutica Civil adelantó la consultoría para el Análisis Técnico de la ubicación y Construcción de un Aeropuerto Complementario, mediante análisis de factores aeronáuticos, técnicos, ambientales y operacionales, cuyo resultado arrojó que la alternativa más conveniente para el traslado es la ubicada en el municipio de Madrid, contigua a la Base Militar Mayor Justino Mariño.

Que para la ubicación y construcción de un aeropuerto complementario, proyecto calificado por la Ley 9ª de 1989 como de utilidad pública, de conformidad con la Ley 388 de 1997 se requería declarar las condiciones de urgencia para la adquisición de los inmuebles.

Que por las razones expuestas, el Ministerio de Transporte y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil expidieron la Resolución N° 0001252 del 26 de abril de 2013 modificada por las Resoluciones Nos. 0001545 del 7 de mayo de 2013 y

"Por la cual se deja sin efecto la Resolución N° 0001252 de 2013 modificada por las Resoluciones N°s 0001545 de 2013 y 003463 de 2013"

0003463 del 4 de septiembre de 2013 a través de la cual declaran las condiciones de urgencia para la adquisición de los inmuebles requeridos en el proyecto de infraestructura vial de ubicación y construcción de un aeropuerto complementario con ocasión de la Actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional El Dorado, considerado de utilidad pública e interés social; inmuebles ubicados en el municipio de Madrid contiguo a la Base Militar Mayor Justino Mariño, con las siguientes coordenadas geo-referenciadas y de acuerdo al plano denominado "Identificación cartográfica polígono áreas requeridas aeropuerto complementario" y el anexo "descripción alinderamiento polígono áreas requeridas aeropuerto complementario", así:

Área Requerida							
Punto	Este	Norte	Distancia	Punto	Este	Norte	Distancia
1	974.728,49	1.017.221,50		13	977.752,43	1.013.406,13	
		1 a 2	587,64			13 a 14	41,85
2	975.240,67	1.016.933,42		14	977.729,97	1.013.370,82	
		2 a 3	1.120,84			14 a 15	360,18
3	976.071,08	1.016.180,62		15	977.523,81	1.013.075,47	
		3 a 4	1.907,30			15 a 16	46,73
4	977.059,25	1.014.549,26		16	977.495,51	1.013.038,30	
		4 a 5	411,20			16 a 17	425,60
5	976.732,04	1.014.300,24		17	977.253,92	1.012.687,91	
		5 a 6	397,68			17 a 18	527,26
6	977.072,67	1.014.095,00		18	977.010,73	1.012.220,09	
		6 a 7	992,13			18 a 19	194,18
7	977.925,28	1.014.602,33		19	976.853,07	1.012.333,43	
		7 a 8	732,64			19 a 20	759,61
8	978.463,72	1.015.099,16		20	976.462,11	1.012.984,71	
		8 a 9	165,09			20 a 21	2.974,73
9	978.587,93	1.014.990,40		21	974.649,99	1.015.343,78	
		9 a 10	177,86			21 a 22	638,48
10	978.716,12	1.015.113,70		22	974.354,09	1.015.909,55	
		10 a 11	339,69			22 a 23	391,69
11	979.022,17	1.014.966,31		23	974.124,86	1.016.227,15	
		11 a 12	970,71			23 a 1	1.163,22
12	978.268,18	1.014.354,93		1	974.728,49	1.017.221,50	
		12 a 13	1.079,92	Área Requerida:		7.917.051,87	

Que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil con oficio radicado con número 2015000980 del 20 de enero de 2015 suscrito por el Secretario de Sistemas Operacionales presenta la justificación técnica para la construcción de un nuevo Aeropuerto que satisfaga la demanda proyectada para el Aeropuerto El Dorado de Bogotá atendiendo las condiciones actuales del mismo, la que refiere el escrito, fueron evaluadas en el Plan Maestro vigente, señalando además que, este replanteamiento conduce a escoger la alternativa de construcción de un nuevo Aeropuerto que lo denominan El Dorado II y por ende, a descartar el proyecto que se denominó Aeropuerto Complementario, en los siguientes términos:

"La Aeronáutica Civil de Colombia, firmó un Acuerdo de Donación no reembolsable con el Gobierno de los Estados Unidos, para financiar la actualización del Plan Maestro del Aeropuerto El Dorado de Bogotá, Financiado por la Agencia de Comercio y Desarrollo de Los Estados Unidos-USTDA, el cual fue aprobado mediante Resolución No.06815 del 6 de diciembre de 2013.

"Por la cual se deja sin efecto la Resolución N° 0001252 de 2013 modificada por las Resoluciones N°s 0001545 de 2013 y 003463 de 2013"

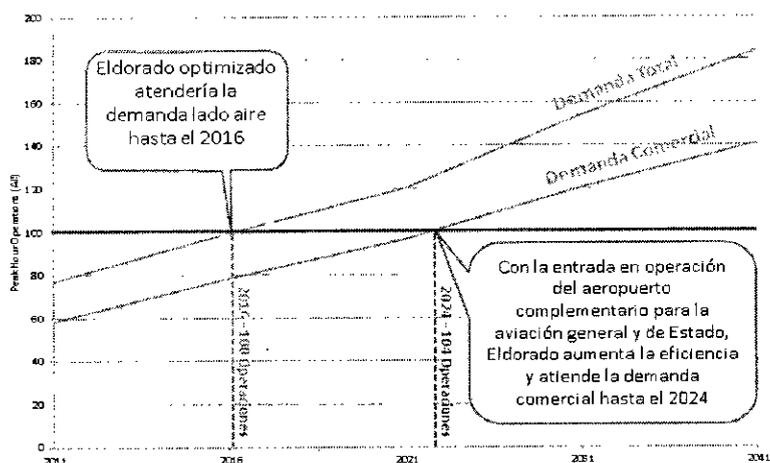
El resultado de este proyecto mostró que el sistema de Pistas (Dos Pistas) requiere de manera urgente un mejoramiento operacional, para aumentar la capacidad de 72 Operaciones/Hora, a 100 Operaciones/Hora, de capacidad teórica, entre los cuales se encuentra la construcción de las calles de salida rápida, aproximaciones simultáneas independientes y la implementación de aproximaciones RNP/RNAV, entre otras.

Sin embargo, no obstante de la implementación de estas mejoras operacionales, este solo permitirá la operación eficiente del Aeropuerto Eldorado hasta el año 2016, cuando de acuerdo con los pronósticos de tráfico se satura el sistema de pistas del Aeropuerto Eldorado, como se observa en el grafico 1.

Por lo anterior, fue necesario evaluar alternativas que permitan atender la alta demanda creciente del aeropuerto Eldorado, las cuales fueron analizadas y revaluadas mediante técnicas de matriz multicriterio con las condiciones técnicas, económicas, sociales, ambientales y políticas, determinado que la solución más eficiente es la construcción de un nuevo aeropuerto que debe estar ubicado dentro de la sabana de Bogotá, en un radio de acción no mayor a 60 kms del dorado y con un tiempo de viaje no mayor a 45 minutos, para lo cual se desarrolló el contrato de consultoría No 11000353OK.2011 para la ubicación técnica de este nuevo aeropuerto.

Grafico Nro. 1

SATURACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DEL AEROPUERTO EL DORADO DE BOGOTÁ.



Fuente: TYLIN International, Consultor Plan Maestro Eldorado.

En el Grafico Nro 1, se puede observar que el Aeropuerto ElDorado, operando con la demanda Total, presenta saturación del sistema de Pistas en el año 2016. Por esa razón el Plan Maestro concluye que es indispensable que la Aeronáutica Civil, inicie de manera inmediata la construcción de una tercera pista, de un nuevo Aeropuerto que se ha denominado **El Dorado II**

El Aeropuerto El Dorado II, tiene como objeto la atención de la operación de la Aviación Comercial que de acuerdo con las proyecciones de tráfico esperadas para el Dorado, no puede ser atendida como consecuencia de la saturación del sistema de pistas; este nuevo aeropuerto permitirá que el Aeropuerto Eldorado pueda operar con niveles aceptables de Eficiencia, tal como se había considerado inicialmente con la alternativa de construir el aeropuerto complementario que atendería la aviación de estado y aviación la general.

Al hacer los análisis técnicos y de costo beneficio, se determinó que la alternativa 2 considerada inicialmente para la construcción del aeropuerto complementario integrando la base aérea de Madrid no permitió la viabilidad financiera de esta alternativa, la cual nos lleva a replantear esta solución mediante la escogencia de la alternativa No 3, para la construcción de un nuevo Aeropuerto que lo denominamos inicialmente como Eldorado II, descartando la alternativa No 2 denominado aeropuerto complementario.

Lo anterior se traduce en que las actividades como la declaratoria de uso público

0000096

RESOLUCIÓN NÚMERO ~~000000964~~ DE **21 ENE 2015** HOJA No. 4

"Por la cual se deja sin efecto la Resolución N° 0001252 de 2013 modificada por las Resoluciones N°s 0001545 de 2013 y 003463 de 2013"

de los terrenos inicialmente seleccionados mediante Resoluciones No. 0003463 de septiembre de 2013, la 0001252 de fecha 26 de abril de 2013 y la 0001545 de fecha 7 mayo de 2013, correspondientes a la alternativa 2, deben ser dejadas sin efectos, e iniciar un nuevo proceso con la alternativa 3, de estudio operacional del espacio aéreo, obstáculo, superficies delimitadoras, análisis de suelos – pendientes – nivel Freático, estudios Geomorfológicos y demás aspectos relacionados con la operación aérea, conectividad con la infraestructura de transporte de la Sabana de Bogotá, y de esta forma obtener la viabilidad tanto a nivel técnico como financiero del Dorado II, el cual tiene la capacidad para la construcción de 2 pistas de 4000 metros, considerando en la primera fase la construcción de una pista y cuando la demanda lo requiere iniciar la construcción de la segunda pista.

El área seleccionada en la alternativa 3, Eldorado II, con los ajustes propuestos corresponde a un polígono con los vértices para la propuesta del nuevo Aeropuerto cuyas coordenadas son las siguientes:

Vértice 1	74°75'5.192	04°48'19.773"
Vértice 2	74°18'50.700"	04°47'12.701"
Vértice 3	74°16'47.472"	04°45'12.433"
Vértice 4	74°17'34.599"	04°46'25.539"

Esta propuesta debe ser atendida de manera inmediata para atender las urgentes necesidades de la demanda que viene presentando el Aeropuerto Eldorado." (Subrayado y negrilla fuera de texto).

Que mediante la comunicación 20142750881063 de octubre de 2014, el Comandante de la Fuerza Aérea Colombia informa que el traslado de la Base Aérea de CATAM supera el costo total del proyecto, situación que en términos de costo-beneficio hace inviable financieramente la implementación del proyecto.

Que conforme a lo anterior, refiere la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil –Aerocivil que los análisis técnicos, económicos, sociales, ambientales y de costo beneficio conducen a determinar que para atender la alta demanda creciente del aeropuerto Eldorado, es inviable financieramente el proyecto para la construcción del Aeropuerto Complementario integrando la base aérea de Madrid que fue seleccionado inicialmente, y que por el contrario, en la actualidad la solución más eficiente es la construcción de un nuevo aeropuerto, el cual aportará soluciones a largo plazo, cuya área seleccionada con los ajustes propuestos, corresponde a unas coordenadas diferentes a las coordenadas geo-referenciadas establecidas en el artículo 1 de la Resolución 1252 de 2013 modificada por la Resolución 3463 de 2013 sobre las cuales se declaró la existencia de condiciones de urgencia para la adquisición de los inmuebles requeridos para el desarrollo del proyecto de infraestructura vial de ubicación y construcción del aeropuerto complementario.

Que de su parte, el artículo 91 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, establece:

"Pérdida de ejecutoriedad del acto administrativo. Salvo norma expresa en contrario, los actos administrativos en firme serán obligatorios mientras no hayan sido anulados por la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo. Perderán obligatoriedad y, por lo tanto, no podrán ser ejecutados en los siguientes casos:

1. Cuando sean suspendidos provisionalmente sus efectos por la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo.
2. Cuando desaparezcan sus fundamentos de hecho o de derecho.
3. Cuando al cabo de cinco (5) años de estar en firme, la autoridad no ha realizado los actos que le correspondan para ejecutarlos.
4. Cuando se cumpla la condición resolutoria a que se encuentre sometido el acto.
5. Cuando pierdan vigencia." (Subrayado fuera de texto)

Que en ese orden de ideas y conforme a la norma en cita, la Resolución 1252 de 2013 modificada por las Resoluciones 1545 del 7 de mayo de 2013 y 3463 del 4 de septiembre

0000096

RESOLUCIÓN NÚMERO ~~0000096~~ DE **24 ENE 2015** BOGOTÁ No. 5

"Por la cual se deja sin efecto la Resolución N° 0001252 de 2013 modificada por las Resoluciones Nos 0001545 de 2013 y 003463 de 2013"

de 2013 está llamada a quedar sin efectos, por cuanto desaparecieron los fundamentos de hecho que la motivaron al momento de su expedición.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVEN

ARTÍCULO 1º.- Dejar sin efecto la Resolución N° 0001252 del 26 de abril de 2013 modificada por las Resoluciones Nos. 0001545 del 7 de mayo de 2013 y 0003463 del 4 de septiembre de 2013, por lo expuesto en la pate motiva.

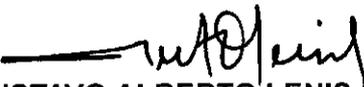
ARTICULO 2º.- La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los

24 ENE 2015


NATALIA ABELLO VIVES
Ministra de Transporte


GUSTAVO ALBERTO LENIS STEFFENS
Director General Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil