

RESOLUCIÓN N° **0046** 24 FEB 2022

“Por medio de la cual se desata impugnación presentada en contra de la Resolución No 0594 de fecha 13 de diciembre de 2021”

El Director General de Corpocesar en ejercicio de sus facultades legales y en especial de las conferidas por la ley 99 de 1993 y

CONSIDERANDO

Que mediante Resolución No 0594 de fecha 13 de diciembre de 2021, se otorgó “a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil con identificación tributaria No. 899999059-3, permiso de caza de control de la especie Columba livia en el Aeropuerto Alfonso López Pumarejo ubicado en jurisdicción del municipio de Valledupar Cesar.”

Que la mencionada resolución fue notificada, el día 17 de diciembre de 2021.

Que el día 27 de diciembre de 2021 y encontrándose dentro del término legal, Joaquín Alberto Buitrago Romero identificado con la C.C. No. 72.262.815 actuando en calidad de Director Regional Atlántico de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, impetró recurso de Reposición en contra del citado acto administrativo.

Que las disposiciones impugnadas son del siguiente tenor:

“ARTÍCULO-PRIMERO: Otorgar a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil con identificación tributaria No. 899999059-3, permiso de caza de control de la especie Columba livia en el Aeropuerto Alfonso López Pumarejo ubicado en jurisdicción del municipio de Valledupar Cesar.

PARAGRAFO: El permiso otorgado solo faculta para el empleo de técnicas pasivas de captura, conforme a los lineamientos establecidos en el informe técnico transcrito en la parte motiva de este proveído...”

Que el recurso persigue “... que le sea aprobada la caza de control de las palomas domésticas (Columba livia) mediante el método o empleo de rifle con mira...” Los argumentos del recurso son los siguientes:

“Sistema de trampeo con cebo:

“En el aeropuerto Alfonso López desde el año 2007 se ha venido implementando el Programa Nacional de limitación de fauna Silvestre en aeródromos ahora en su versión No 2, este programa busca minimizar los atractivos de fauna tanto en áreas externas como las internas del aeropuerto. Las zonas de mayor riesgo para la visión en cuanto a la presencia de fauna silvestre, son la zona de seguridad y pista de aterrizaje (Figura 1), ya que son las zonas más próximas y de contacto directo con la aeronaves que llegan y salen de la terminal aérea; debido a esto es que se implementan métodos de dispersión constantes para ahuyentarlas y que se alejen del sitio o zona crítica; para así de esta forma evitar impactos y accidentes que se puedan presentar y generar pérdidas físicas y/o humanas a los usuarios del aeródromo y/o la población circunvecina.

Por otro lado, las palomas llegan a la zona de seguridad, la cual es un área que tiene 45m a lado y lado de la pista y esta última mide en la actualidad 2.300 metros de largo

www.corpocesar.gov.co

Km 2 vía La Paz. Lote 1 U.I.C Casa e' Campo. Frente a la feria ganadera
Valledupar-Cesar

Teléfonos +57- 5 5748960 018000915306

Fax: +57 -5 5737181

Continuación Resolución No **0046** de **24 FEB 2022** por medio de la cual se desata impugnación presentada en contra de la Resolución No 0594 de fecha 13 de diciembre de 2021.

----- 2

aproximadamente; es decir un polígono de 230.000 m² o sea 23 hectáreas; lo que implicaría colocar por lo menos trampas en una franja perimetral mayor a 5.200m de longitud, donde sería necesario colocar cada 20m una trampa, es decir 260 trampas mínimo, en sitios contiguos a puntos donde se debe en consecuencia colocar alimento para atraer estas aves; dado que las palomas no ingresan hacia la zona de seguridad por un solo punto.

El problema más que colocar ese número de trampas, sería colocar alimento para atraerlas; en mínimo 260 puntos al interior o el borde de la zona de seguridad: Recordando que, en la zona de seguridad, Per se NO debe colocarse ningún tipo de elemento (en ese caso alimento, trampas), que atraiga a ningún tipo de animal, en especial fauna aviar, precisamente para controlar el riesgo que representa la presencia o ingreso de avifauna para aeronaves, al igual que obstáculos en la zona de seguridad o ingreso de avifauna para las aeronaves, al igual que obstáculos en la zona de seguridad que represente un peligro a las operaciones del aeropuerto. Además, al colocar cebos que puedan atraer otras especies como lo indica la Corporación en su metodología, de rapaces y carnívoros se estaría igualmente incrementando el riesgo de impactos de las aeronaves con otras especies.

Ampliando la anterior idea, al cebar a las palomas esto va a proporcionar que siempre vayan a estar en la zona de seguridad, lo cual es todo lo contrario a lo que busca el programa de control aviar que se encuentra en desarrollo, siendo el mismo, la única opción de control de riesgo avifauna.

De igual forma, no es posible limitar el tránsito de vehículos y de aviones, como lo establece su metodología, ya que esto limitaría completamente las acciones claves para la operación aérea, que requiere se realicen revisiones de pistas, revisión de luces, pruebas de máquinas de bomberos y sobre todo el decolaje y aterrizaje de los aviones, en los itinerarios distribuidos a lo largo del día.

Como antecedente frente a la medida recomendada, se tiene que ya otros aeropuertos que han tenido la problemática de las palomas domésticas(Almirante Padilla Riohacha, Simón Bolívar, entre otros) cuando se implementó la captura con trampas en otras áreas del aeropuerto diferente a la zona de seguridad, se evidencio que la tasa de captura de esta especie versus la que ingresaba fue muy baja y no fue representativa, y en consecuencia no se observó una disminución del número de individuos dentro de aeropuerto. Sumado a lo anterior, esta especie se reproduce durante todo el año y tiene un éxito reproductivo alto, lo que hace más difícil, el control de las poblaciones de la especie con técnicas pasivas.

Redes de nieblas

Cabe señalar que, conforme al seguimiento y monitoreo que se practica en este Aeropuerto se ha identificado que, las palomas domésticas no anidan en el terminal aéreo, ellas llegan de barrios vecinos en bandadas grandes, ingresan al aeropuerto pasando por el cercamiento perimetral por el lado sureste y sur, en su metodología CORPOCESAR indica que las redes de niebla deben colocarse por donde entran y salen las palomas; por lo cual se estaría hablando de colocar una gran extensión de mallas de niebla distribuidas en los 5.200 metros perimetrales mencionados en la respuesta anterior (uso de trampas).

Continuación Resolución No **0046** de **24 FEB 2022** por medio de la cual se desata impugnación presentada en contra de la Resolución No 0594 de fecha 13 de diciembre de 2021.

3

Dado que el ingreso de palomas al aeropuerto se hace desde cualquier punto, no se tiene un lugar específico por el cual las palomas hacen el ingreso y la salida, lo que haría que el éxito de captura con esta técnica fuera muy bajo, por lo que para aumentar su eficiencia habría que colocar tantos puntos de cebo o de alimento, para inducir su ingreso a los puntos donde se ubicarían las mallas o redes de niebla, replicándose la situación mencionada antes.

De igual manera se aclara que La Unidad Administrativa Espacial de Aeronáutica Civil en sus objetivos y políticas institucionales tiene por tarea mantener condiciones seguras de las operaciones para el despegue y aterrizaje de aeronaves administradas por los operadores aéreos nacionales e internacionales, usuarios de los aeropuertos en el territorio nacional, por lo cual se poseen restricciones en la periferia del aeropuerto con el objetivo de garantizar los servicios aeroportuarios, tránsito aéreo y condiciones operativas y de mantener las superficies limitadoras de obstáculos libre de cualquier elemento que limite la visual del control de tránsito aéreo.

En el escenario expuesto, un sistema de mallado puede ser considerado como obstáculo si se encuentra dentro de la superficie limitadora o impide la correcta visual desde la torre de control o de los pilotos de las aeronaves, debido a que la altura del sistema considerado de la topografía del sitio donde se ubica afectaría directamente la seguridad operacional del aeropuerto tal como lo dispone el Reglamento Aéreo Colombia RAC -14 en su literal 14.3.4.2.7 otros obstáculos o impedimentos a la aviación y 14.3.4.3.7.7

Específicamente sobre la problemática que implicaría colocar los sistemas de malla en la franja de seguridad, y su instalación en esta área, sería totalmente inviable, (como su mismo nombre lo indica la zona de seguridad es una zona que debe estar segura, y libre de obstáculos donde se garantiza la protección de los pasajeros o usuarios, el personal y los aviones que utilizan el aeropuerto contra daños accidentales/ maliciosos, delitos y otras amenazas).

Lo anterior además porque la zona de seguridad debe estar libre para que en algún caso si un avión se sale de la pista, el piloto tenga disponible la zona de seguridad libre, para que pueda maniobrar para evitar consecuencias, que puedan implicar, pérdida de vidas humanas; e inclusive en un evento hipotético de haber redes de nieblas instaladas, estas pueden ser absorbidas por el motor y el evento sería aún mayor.

Ahora en el evento de colocarse las mallas o redes de nieblas en áreas externas ajenas a la franja de seguridad, el espacio lineal, se incrementa prácticamente a 8,5 km; lo que inviabiliza esta opción, dado que el gran número de mallas y demás recursos (logísticos, humanos) que sería necesario contemplar.

Uso de Redes Agalleras

Esta técnica incluye cebar a las palomas domésticas, lo cual no es viable por lo anteriormente expuesto en la técnica de trampeo; por otro lado, las palomas cuando están en el suelo, al sentir la presencia humana o ruido de vehículos, alzan el vuelo que dificulta su captura, porque no se encuentran "amansadas", para llegarles y capturar.

Solicitud de Aerocivil

Teniendo en cuenta las serias implicaciones y limitaciones que se tienen para realizar la caza control de la paloma Columba Livia; de las 3 metodología enunciadas(trampeo con

Continuación Resolución No **0046** de **24 FEB 2022** por medio de la cual se desata impugnación presentada en contra de la Resolución No 0594 de fecha 13 de diciembre de 2021.

----- 4

cebo, Redes de niebla y redes agalleras) por CORPOCESAR y conforme a los argumentos expuestos por la Aeronáutica Civil; esta entidad insiste en la solicitud inicialmente realizada, que le sea aprobada la caza control de las palomas domésticas (*Columba livia*) mediante el método o empleo de rifle con mira, por la eficacia para el control de dicha especie y considerando las restricciones en materia de seguridad aérea que se tienen en los aeropuertos que impiden la aplicación de los métodos pasivos de captura por comprometer la seguridad de los usuarios del aeropuerto y población circunvecina.

El suscrito comedidamente solicita que a través del presente recurso de reposición se modifique lo dispuesto en la Resolución 0594 de 2021 en el sentido de permitir efectuar la caza control de las palomas domésticas. Otorgando el permiso conforme a lo solicitado, es decir empleando rifle con mira.”

Que la impugnación presentada amerita las siguientes consideraciones por parte de Corpocesar:

1. El recurso de reposición que nos ocupa, fue interpuesto dentro del término legal establecido en el artículo 76 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y con el lleno de los requisitos consagrados en el artículo 77 ibídem, lo cual permite a este despacho pronunciarse de fondo sobre los aspectos de inconformidad en el planteados.
2. Que a fin de resolver la impugnación interpuesta en contra de la Resolución No 0594 de fecha 13 de diciembre de 2021, la Coordinación del GIT para la Gestión Jurídico-Ambiental solicitó concepto técnico a los profesionales – Médico Veterinario Especializado y Bióloga – adscritos a la Subdirección de Gestión Ambiental, quienes en informe manifestaron:

“Respuesta autoridad ambiental.

Como lo indica la AERONAUTICA CIVIL, el aeropuerto Alfonso López desde el año 2007 ha venido implementando el “Programa Nacional de Limitación de Fauna Silvestre en aeródromos” ahora en su versión No 2, este programa busca minimizar los atractivos de fauna tanto en las áreas externas como las internas del aeropuerto. De tal modo el sistema de trapeo con jaulas se debe ubicar en las áreas periféricas apartadas del borde de la zona de seguridad y pista de aterrizaje para que no represente un peligro en las operaciones aéreas.

El utilizar el sistema de trampa cebando las palomas en áreas periféricas apartadas del borde de la zona de seguridad y pista de aterrizaje, nos garantiza que las palomas busquen el alimento (cebo) en las zonas periféricas, alejándolas de la zona de seguridad y pista de aterrizaje. Ya que la paloma *Columba livia* presenta hábitos gregarios y sedentarios, formando grandes bandadas en busca de alimento, granos, semillas y frutas, con tendencia omnívora que se acentúa en los basureros (Miranda, 2006).

Logrando con lo anterior atraer la especie al sitio de nuestro interés, en dichos lugares elegidos, se deben aplicar de manera alternada (rotar) los diferentes métodos de capturas recomendados por la entidad ambiental para que las palomas no se acostumbren a una sola actividad. Así mismo la Aeronáutica Civil debe propender por implementar las técnicas o estrategias de control de fauna, estipuladas dentro del programa nacional de limitación de fauna en aeropuertos (versión 2, agosto 2008); como son:

Continuación Resolución No **0046** de **24 FEB 2022** por medio de la cual se desata impugnación presentada en contra de la Resolución No 0594 de fecha 13 de diciembre de 2021.

5

Técnicas pasivas: Modificación y exclusión de hábitat (erradicación de malezas, corte de hiervas), esto con el fin de eliminar otras fuentes de alimentos y obligar a la especie que acceda a la zona de alimentación controlada y por ende facilitar su captura.

Técnicas activas: Implementación de nuevas técnicas de ahuyentamiento como: difusión auditiva mediante grabaciones, disuasión con repelentes visuales artificiales, disuasión con repelentes visuales biológicos, ya que el día de la visita solo se observó la implementación de disuasión auditiva con pirotécnicos (ahuyentamiento con disparo y torta pirotécnica), lo que conlleva al acostumbramiento de las aves.

Las técnicas pasivas son consideradas por muchos autores y expertos, como la herramienta más eficaz para reducir y controlar el peligro por fauna en el interior de aeropuertos y sus inmediaciones (Catalina Gonzales, 2019).

El cebo o alimento con el cual se atraerá a las palomas debe ubicarse en las zonas periféricas apartadas de la zona de seguridad y pista de aterrizaje elegidas por las personas que realizarán la actividad de captura, en ese mismo lugar se deben poner y rotar las técnicas recomendadas por la autoridad ambiental; una vez culmine el proceso de captura día a día se debe recoger la técnica y el cebo para evitar presencia de otras especies de aves.

Dentro del programa Nacional de limitación de fauna en aeródromos versión II, (capítulo 7) establecen la implementación de estrategias de control de fauna en aeropuertos, donde manifiesta que el éxito de todo plan de manejo para el control del peligro aviario en aeropuertos depende de un correcto balance entre las técnicas de manejo activas y pasivas. Por lo anterior las técnicas recomendadas por la autoridad ambiental deben ser rotadas con las diversas técnicas pasivas que establece el protocolo en mención.

En relación a su solicitud emitida en el recurso de reposición en contra de la resolución 0594/2021, en la cual insiste que se apruebe la caza control de la especie *Columba livia* mediante el método o empleo de Rifle con mira por la eficacia para el control de dicha especie; se le da a conocer que, la autoridad ambiental niega su solicitud por ser este un método agresivo que conlleva a la muerte directa de estas aves; reiterando en consecuencia la decisión de facultar solo para el empleo de técnicas pasivas de captura conforme a lo decidido en la Resolución 0594 del 13 de diciembre de 2021. Se sugiere modificar el parágrafo del artículo tercero en el sentido de señalar que también se acepta el empleo de técnicas activas, pero para el ahuyentamiento."

Que tal y como quedó consagrado en la resolución No 0594 del 13 de diciembre de 2021, en los archivos de la Corporación milita copia del oficio de fecha 11 de noviembre de 2020, recibido el día 23 del mes y año en citas, mediante el cual el doctor EDGAR EMILIO RODRIGUEZ BASTIDAS en calidad de Director de la Dirección de Bosques, Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, responde petición formulada por Corpocesar y se pronuncia así en torno a la Paloma (*Columba livia*):

"A continuación, damos respuesta a sus oficios con radicados Minambiente 34769 y 35755, por medio del cual solicita precisar qué tipo de especie es la Paloma (*Columba* (sic) *livia*), si la misma es catalogada como una especie exótica, doméstica, introducida o invasora

1. El artículo 2.2.1.2.14.1 del Decreto 1076 de 2015, define como introducción de especies de la fauna silvestre, todo acto que conduzca al establecimiento o implantación en el

Continuación Resolución No **0046** de **24 FEB 2022** por medio de la cual se desata impugnación presentada en contra de la Resolución No 0594 de fecha 13 de diciembre de 2021.

6

- país, bien sea en medios naturales o artificiales, de especies o subespecies exóticas de la fauna silvestre. Para los efectos de aplicación de este decreto se entiende por especie exótica la especie o subespecie taxonómica, raza o variedad cuya área natural de dispersión geográfica no se extiende al territorio nacional ni a aguas jurisdiccionales y si se encuentra en el país es como resultado voluntario o involuntario de la actividad humana.
2. En el año 2010, el INVEMAR, el SINCHI y el Instituto Humboldt, publicaron el documento Análisis de Riesgo y Propuesta de Categorización de Especies Introducidas para Colombia, revisada y avalada por la instancia de apoyo del CDB para el tema de especies invasoras: el Programa Global de Especies Invasoras (Gisp) y plantea elementos técnicos fundamentales para la toma de decisiones de las autoridades ambientales tales como: (i) propuesta y aplicación de metodologías de análisis de riesgo de impacto para especies introducidas y trasplantadas en Colombia, (ii) listados actualizados sobre especies introducidas y trasplantadas y (iii) propuesta de categorización de especies invasoras para su manejo.
 3. Este Ministerio en el año 2012 publicó el Plan nacional para la prevención, el control y manejo de las especies introducidas, trasplantadas e invasoras: Diagnóstico y listado preliminar de especies introducidas, trasplantadas e invasoras en Colombia, el cual se estructuró en el marco de las obligaciones que establecen la Ley 99 de 1993, en torno a formular e implementar políticas, planes, programas, proyectos y regulaciones, con respecto a la conservación, manejo, restauración y uso sostenible de la biodiversidad y adoptar las medidas necesarias para asegurar la protección de las especies de fauna y flora silvestres. Adicionalmente, el plan se estructuró en el marco de las obligaciones que adquirió Colombia como país parte del Convenio sobre la Diversidad Biológica (CDB), ratificado mediante la Ley 165 de 1994, en el sentido de que debe adelantar acciones orientadas a "impedir que se introduzcan, controlar o erradicar, las especies exóticas que amenacen a los ecosistemas, hábitats o especies" (Art. 8h CDB).
 4. La especie Paloma (Columba (sic) livia), es una especie introducida, al respecto como es de su conocimiento, este Ministerio, publicó en el año 2012 el Plan Nacional para la Prevención, el Control y Manejo de las ESPECIES INTRODUCIDAS, TRASPLANTADAS E INVASORAS Diagnóstico y listado preliminar de especies introducidas, trasplantadas e invasoras en Colombia, en el cual se encuentra la especie objeto de su consulta como introducida.

En dicha publicación el Instituto Humboldt señala entre otros aspectos: Entre las aves de alto riesgo es importante resaltar dos especies como, la paloma europea (Columba livia) y la monjita tricolor (Lonchura malacca). La primera, ampliamente introducida en el mundo y reconocida en el ámbito global como invasora. Sus efectos abarcan desde el deterioro de edificios por excretas (impactos económicos) hasta la transmisión de enfermedades a seres humanos (impactos a la salud pública y a especies de aves nativas (impactos ambientales) (GISD 2010c). La segunda es reconocida como plaga de cultivos en países vecinos (Ojasti et al. 2001) y se desconocen sus impactos sobre la biodiversidad nativa en Colombia, sin embargo, esta especie ya está establecida y dispersándose en el país. Finalmente, la especie Columba livia no ha sido declarada por este Ministerio como una especie exótica invasora". (subrayas fuera de texto)

Que al tenor de lo señalado en el concepto anterior la especie Paloma (Columba livia), es una especie introducida; se resalta entre otras aves de alto riesgo a la paloma europea (Columba livia) y se cataloga como ampliamente introducida en el mundo y reconocida en el ámbito global como invasora. Sus efectos abarcan desde el deterioro de edificios por excretas (impactos económicos) hasta la transmisión de enfermedades a seres humanos (impactos a la salud pública y a especies de aves nativas (impactos ambientales). Bajo esa óptica, la Corporación no encuentra ninguna objeción en el

Continuación Resolución No **0046** de **24 FEB 2022** por medio de la cual se desata impugnación presentada en contra de la Resolución No 0594 de fecha 13 de diciembre de 2021.

7

planteamiento expuesto por la Aeronáutica en torno a la necesidad de efectuar la caza de control. La diferencia radica, en la forma como se pretende adelantar dicha actividad y la forma como considera la autoridad ambiental que ella debe ejecutarse (sin métodos agresivos que conlleven a la muerte directa de las aves). Resulta pertinente señalar además, que las técnicas pasivas señaladas en la resolución recurrida, no son taxativas y fueron indicadas a título de ejemplo o ilustrativas. Igualmente cabe recordar, que las técnicas autorizadas deben ejecutarse respetando la dinámica operacional del aeropuerto. Finalmente es menester indicar, que el informe técnico rendido con ocasión del recurso abre la posibilidad de emplear técnicas activas para el ahuyentamiento, es decir, lo que niega o excluye la Corporación, es el empleo de métodos agresivos que conlleven a la muerte directa de las aves. En virtud de lo anterior, la Corporación mantiene su posición de no autorizar el empleo de rifles con miras como pretende la Aerocivil, pero modificará el párrafo del artículo primero acorde con lo expuesto en el nuevo informe técnico.

Que la cetrería “Es el uso de rapaces entrenados para ahuyentar las aves u otras especies de fauna silvestre, que se encuentran asociadas a las áreas aeroportuarias y superficies de transición y aproximación de los aviones y que puede ser implementada únicamente por profesionales entrenados en cetrería”. El uso de la cetrería en aeropuertos no corresponde a ninguna de las modalidades de caza y su ejercicio en el territorio nacional es objeto de regulación mediante resolución No 494 de 2012. Se hace la aclaración anterior para indicar, que en las técnicas de ahuyentamiento de aves que se autorizarán, no queda comprendida la cetrería para la dispersión activa de la fauna.

Que a la luz de lo dispuesto en el Numeral 1 del artículo 74 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el Recurso de reposición se interpone “ante quien expidió la decisión para que la aclare, modifique, adicione o revoque” En el caso sub.- Exámine se procederá a modificar la Resolución No. 0594 de fecha 13 de diciembre de 2021.

En razón y mérito de lo expuesto, se

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Modificar el párrafo único del artículo primero de la Resolución No 0594 del 13 de diciembre de 2021, el cual quedará así:

“PARÁGRAFO: El permiso otorgado solo faculta para el empleo de técnicas pasivas de captura, y técnicas de dispersión, retención o ahuyentamiento en el marco del permiso de caza de control. No se autoriza el empleo de técnicas agresivas o activas que conlleven a la muerte directa de estas aves”.

ARTÍCULO SEGUNDO: Modificar el numeral 3 del artículo tercero de la Resolución No 0594 del 13 de diciembre de 2021, el cual quedará así:

“Presentar a la Corporación dentro del mes siguiente a la ejecutoria de esta resolución, el cronograma de actividades, donde se especifiquen (entre otros aspectos), los procedimientos de técnicas a desarrollar, fechas de capturas, fechas de entrega etc”.

ARTÍCULO TERCERO: Las demás disposiciones de la Resolución No 0594 del 13 de diciembre de 2021, mantienen su vigencia en los términos y condiciones en ella señalados.

0046

de 24 FEB 2022

Continuación Resolución No de por medio de la cual se desata impugnación presentada en contra de la Resolución No 0594 de fecha 13 de diciembre de 2021.

8

ARTÍCULO CUARTO: Notifíquese al Director Regional Atlántico de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil con identificación tributaria No. 899999059-3 o a su apoderado legalmente constituido.

ARTÍCULO QUINTO: Comuníquese al señor Procurador Judicial II Ambiental y Agrario y al Representante Legal de Aeropuertos de Oriente S.A.S.

ARTÍCULO SEXTO: Publíquese en el Boletín Oficial de CORPOCESAR.

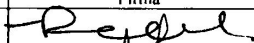
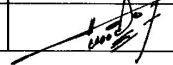
ARTÍCULO QUINTO: Contra lo resuelto no procede recurso alguno por encontrarse agotada la vía Gubernativa.

Dada en Valledupar, a los 24 FEB 2022

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE



JORGE LUIS FERNÁNDEZ OSPINO
DIRECTOR GENERAL

	Nombre Completo	Cargo	Firma
Proyectó	July Paola Fajardo Silva	Abogada Contratista	
Revisó y Aprobó	Julio Alberto Olivella Fernández	Profesional Especializado Coordinador del GIT para la Gestión Jurídico – Ambiental	

Expediente: SGA 086-1999