



**TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLÍVAR
SECRETARIA GENERAL**

SGC

TRASLADO CONTESTACIÓN - EXCEPCIÓN

FECHA: 13 DE SEPTIEMBRE DE 2016.

HORA: 08:00 AM.

MAGISTRADO PONENTE: DR. LUIS MIGUEL VILLALOBOS ALVAREZ.

RADICACIÓN: 13-001-23-33-000-2011-00598-00.

CLASE DE ACCIÓN: ACCIÓN POPULAR

DEMANDANTE: SAMUEL VILLAMIZAR Y OTROS

DEMANDADO: MINISTERIO DE MINAS Y OTROS

ESCRITO DE TRASLADO: EXCEPCIONES, PRESENTADAS POR LA SOCIEDAD PUERTO BAHIA

OBJETO: TRASLADO EXCEPCIÓN.

FOLIOS: 634-856

Las anteriores excepciones presentadas por la accionada SOCIEDAD PUERTO BAHIA-, se le da traslado legal por el término de tres (3) días hábiles, de conformidad a lo establecido en el artículo 175 de la Ley 1437 de 2011; Hoy, Trece (13) de Septiembre de Dos Mil Dieciséis (2016) a las 8:00 am.

EMPIEZA EL TRASLADO: TRECE (13) DE SEPTIEMBRE DE DOS MIL DIECISEIS (2016), A LAS 08:00 AM.

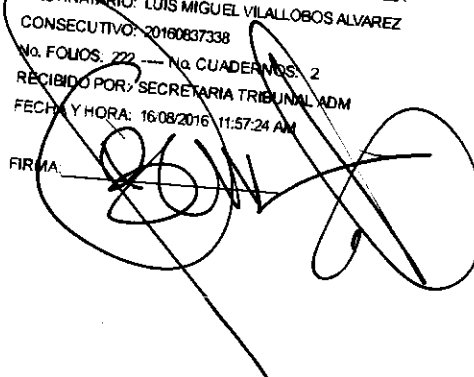

JUAN CARLOS GALVIS BARRIOS
SECRETARIO GENERAL

VENCE EL TRASLADO: QUINCE (15) DE SEPTIEMBRE DE DOS MIL DIECISEIS (2016), A LAS 05:00 PM.

JUAN CARLOS GALVIS BARRIOS
SECRETARIO GENERAL

Cartagena de Indias D.T. y C., 16 de agosto de 2016

HONORABLE MAGISTRADO
LUIS MIGUEL VILALOBOS ÁLVAREZ
TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLIVAR
E. S. D.

SECRETARIA TRIBUNAL ADM
TIPO: RESPUESTA ACCION POPULAR CON 222 FOLIOS MAS COPIA DE
RESPUESTA
REMITENTE: NELSON ANDRES RENGIFO MANTILLA
DESTINATARIO: LUIS MIGUEL VILALOBOS ALVAREZ
CONSECUTIVO: 20160837338
No. FOLIOS: 222 No. CUADERNOS: 2
RECIBIDO POR: SECRETARIA TRIBUNAL ADM
FECHA Y HORA: 16/08/2016 11:57:24 AM
FIRMA: 

Referencia: Acción Popular

Demandante: Samuel Villamizar y otros

Demandado: Ministerio de Minas y Energía y otros

Asunto: Contestación acción popular

Radicado: 13001-23-31-002-2011-00598-00

ANDRES RENGIFO MANTILLA, abogado en ejercicio, identificado con la cédula de ciudadanía No.80.504.477 expedida en Bogotá, portador de la tarjeta profesional No.96.031 otorgada por el Consejo Superior de la Judicatura, domiciliado en esta misma ciudad, actuando para todos los efectos en mi condición de apoderado especial de la empresa denominada **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** conforme poder especial adjunto, compañía matriculada en la Cámara de Comercio de Cartagena bajo el número 09-252580-04 e identificada con el NIT.860.009.873-4 representada legalmente por el señor Eduardo Restrepo Pombo, identificado con cédula de ciudadanía 81.717.549 según certificado de existencia y representación adjunto, respetuosamente me dirijo a usted a fin de contestar dentro del plazo previsto para ello y en los términos del artículo 22 de la ley la 472 de 1998 la acción popular instaurada en el mes de septiembre del año 2007 por los Señores **SAMUEL ANDRES VILLAMIZAR BERNAL**, **URIEL FERNANDO GARRIDO PRADA** e **ISNARDO MENDEZ GARCIA**, acción popular de la cual el Tribunal Administrativo de Bolívar aprendió el conocimiento el 30 de septiembre del año 2011, al ser remitida por el Juzgado Doce Administrativo de Cartagena. Lo anterior a partir de los dispuesto en el Auto Interlocutorio No. 302/2016 expedido por el Tribunal Administrativo de Bolívar el día 21 de julio de 2016, en el cual se señala que *"es necesario que este Despacho estudie la posible vinculación al presente trámite constitucional de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, y a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A, quienes pueden llegar a tener responsabilidad por la presunta vulneración de los derechos colectivos invocados"*



635

A. FRENTE A LOS HECHOS:

No obstante me atengo a lo que resulte jurídica y judicialmente probado en este proceso, doy contestación a los hechos de la siguiente manera, previa enunciación de los siguientes antecedentes:

Antecedentes del proyecto de la Sociedad Carbones del Carare.

- El Puerto de carbones del Carare estuvo en operación desde finales del año 1968 hasta los años 1989-1990. Este Puerto de exportación operó y funcionó desde 1968 en la Bahía interior de Cartagena, en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del canal del Dique y bahía Honda, amparado en la Resolución N° 0111 del 12 de agosto de 1968, expedida por el entonces Comandante de la Armada Nacional, en donde se otorgó a la Sociedad Portuaria del Carare S.A., una concesión portuaria y permiso para la construcción de un muelle para exportación de carbón.
- La Sociedad Carbones del Carare, mediante radicado 4120-E1-30165 del 3 de abril de 2006, presentó ante el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial -MAVDT (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible -MADS) solicitud de términos de referencia para la elaboración de un Plan de Manejo Ambiental para las labores de adecuación, mejora de infraestructura y operación del terminal marítimo que operó hasta el año 1989-1990, ubicado en la bahía de Cartagena, entre ciénaga Honda y la sección final del Canal del Dique, para ser utilizado en labores de exportación de carbón. El proyecto tenía como objeto la reactivación de las operaciones portuarias del terminal marítimo Carbones del Carare, especializado en el manejo de carbón, el cual tenía concesión portuaria prorrogada y vigente hasta el año 2008, de acuerdo con la Resolución 1203 del 29 de julio de 1988 expedida por la DIMAR. Cabe señalar, que el Instituto Nacional de Concesiones -INCO (hoy Agencia Nacional de Infraestructura -ANI) mediante Resolución 151 del 21 de marzo de 2006, concedió autorización temporal a la Sociedad Carbones del Carare S.A. para el uso y goce temporal y exclusivo de las áreas de uso público en donde se ubicó este terminal.
- El MAVDT, mediante radicado 2400-E2-30165 del 23 de mayo de 2006, expidió a favor de la Sociedad Carbones del Carare S.A los términos de referencia para la elaboración del documento del Plan de Manejo Ambiental para "proyectos de construcción y/o ampliación de puertos marítimos".
- La Sociedad Carbones del Carare S.A., mediante radicado 4120-E1-88267 del 18 de septiembre de 2006, presentó para evaluación del MAVDT el documento del Plan de Manejo Ambiental.
- La Sociedad Carbones del Carare S.A., mediante radicado 4120-E1-12491 del 21 de diciembre de 2006, presentó ante el MAVDT copia de la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006, por medio de la cual el INCO aprobó una



636

solicitud de concesión y fijó las condiciones para otorgarla. Dicha solicitud había sido radicada ante el INCO bajo el No. 007658 del 24 de mayo de 2006.

- El MAVDT, mediante Auto 2942 del 21 de diciembre de 2006, dio inicio al trámite administrativo para el establecimiento del Plan de Manejo Ambiental presentado por la Sociedad Carbones del Carare S.A.
- El MAVDT, mediante Auto 589 del 7 de marzo de 2007, dejó sin efecto el Auto 2942 del 21 de diciembre de 2006, y ordeno el archivo del expediente.
- La Sociedad Carbones del Carare S.A., mediante radicado 4120-E1-29147 del 21 de marzo de 2007, presentó recurso de reposición contra lo establecido en el Auto 589 de 2007.
- El MAVDT, mediante Auto 1317 del 22 de mayo de 2007, resolvió el recurso de reposición, en el sentido de confirmar el Auto 589 de 2007, señalando: "En el área en que se desarrollará el proyecto existió un terminal portuario para el cargue de carbón, en la actualidad existe un muelle y las bases de la infraestructura que se utilizó para dicha actividad. Debido a que se requiere de una nueva infraestructura, interviniendo nuevas áreas y se generarán nuevos impactos se requiere que el peticionario elabore un nuevo EIA".

Dicha decisión del MAVDT conllevó a que Carbones del Carare declinara su intención y se concentrara en la implementación de un nuevo proyecto como se verá más adelante.

Con respecto a la concesión y licencia ambiental otorgados a Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.:

- A través de solicitud radicada ante el INCO hoy ANI bajo el No. 2008-409-623128-2 del 23 de diciembre de 2008 (anexa) "Solicitud de modificación de concesión portuaria aprobada por la Resolución No. 749 de diciembre 5 de 2006, expedida por el Instituto Nacional de Concesiones – INCO", la cual cumplió con todas las formalidades requeridas en la Ley 1 de 1991, incluyendo las obligaciones de publicación, Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. formaliza su decisión de modificar la vocación del proyecto para la construcción y operación de un terminal portuario multipropósito de servicio público.
- La Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. -SPPB, mediante radicado 4120-E1-145896 del 1 de diciembre de 2009, presentó ante el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial -MAVDT (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible -MADS) solicitud de Licencia Ambiental para el proyecto de "Construcción y Operación de una Terminal de Servicio Público Multipropósito, localizado en el sitio denominado "La Pulga", corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, departamento de Bolívar". En este comunicado, la SPPB solicitó al MAVDT mantener el pronunciamiento efectuado mediante Auto 1119 del 8 de abril de 2008,



637

por el cual se fijaron los términos de referencia para la elaboración del EIA, considerando que el proyecto de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. se ubicaría en el mismo sitio identificado para la terminal portuaria de la Sociedad Carbones del Carare S.A. Así mismo, en el numeral 6 de este comunicado, la SPPB aclaró que "... ***El Terminal de Puerto Bahía ha dispuesto manejar en sus instalaciones carga de contenedores, carga general suelta, graneles sólidos (excluye carbón) y graneles líquidos...***". (Subraya y negrilla fuera de texto)

- El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial -MAVDT, mediante Auto 3421 del 18 de diciembre de 2009, dio inicio al trámite administrativo de Licencia Ambiental solicitado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.
- El Instituto Nacional de Concesiones -INCO (hoy Agencia Nacional de Infraestructura -ANI), mediante radicado 4120-E1-12897 del 3 de febrero de 2010, remitió al MAVDT copia de la Resolución 022 del 20 de enero de 2010 (que obra en el expediente), por la cual se modificó la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 (por la cual se aprobó una solicitud de concesión y se fijaron las condiciones en las que se otorgaría la concesión a la Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A.), en el sentido de "***que se excluya como carga a manejar el carbón y se indiquen los términos en los que se podrá otorgar a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., la concesión solicitada para ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos y las construcciones portuarias allí existentes en la bahía de Cartagena***". (Negrilla y subraya fuera de texto).
- El MAVDT, mediante Resolución 1635 del 19 de agosto de 2010, modificada por la Resolución 2225 del 9 de noviembre de 2010, otorgó Licencia Ambiental a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. -SPPB para el proyecto "*Construcción y Operación de un Terminal de Servicio Público Multipropósito, ubicado en la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar*".

En el artículo tercero de esta Resolución, el MAVDT autorizó el manejo de las siguientes cargas a la SPPB:

"ARTICULO TERCERO.- Se autoriza el manejo de las siguientes cargas en Puerto Bahía:

- ***Carga general contenedorizada: la cual se maneja generalmente en cajas metálicas que tienen 20 pies de largo, por 8 pies de ancho y 8.6 pies de altura. También se manejarán contenedores de 40 y de 45 pies de largo.***
- ***Carga general suelta: la cual comprende mercancías que no son susceptibles de contenedorizar, como equipos de gran tamaño, motores o mercancías cuyas dimensiones superan las del contenedor.***
- ***Graneles secos: se manejarán cereales por medio de envases tipo big bag. En caso de que se generen emisiones al aire, se deberá solicitar el permiso de emisiones, sujeto al***

32



procedimiento de modificación de licencia ambiental establecido en el Decreto 2820 de 2010.

- Graneles Líquidos: se manejarán principalmente hidrocarburos y sus derivados”.

Adicionalmente en el artículo sexto de esta misma Resolución, el MAVDT no autorizó a la SPPB el manejo de carbón:

“ARTÍCULO SEXTO.- No se autoriza el manejo de carbón en las instalaciones de Puerto Bahía S.A. (...).”

Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., mediante radicado 4120-E1-2376 del 13 de enero de 2011 y en cumplimiento de lo establecido en la Resolución 1635 de 2010, informó al MAVDT el inicio de la etapa de construcción del proyecto para el mes de enero de 2011. Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. ha venido cumpliendo con todas sus obligaciones legales y contractuales, y desde la construcción del Terminal Multipropósito, jamás ha desarrollado ni pretende desarrollar actividad carbonífera.

Aclarados los anteriores antecedentes:

Al hecho 1: No es cierto; Si bien es cierto que el **18 de septiembre del año 2006**, Carbones del Carare S.A. presento ante el Ministerio del Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial un plan de manejo ambiental para el proyecto *“Reactivación y operación del terminal de carbón de la sociedad Portuaria Carbones del Carare”*, ubicado en la isla Barú, en la Bahía de Cartagena, entre ciega honda y la sección final del Canal del Dique, Sector conocido como “La Pulga”; también es cierto que dicha intención fue totalmente descartada por dicha sociedad como consecuencia de lo establecido en el Auto 589 del 7 de marzo de 2007 expedido por el MAVDT, el cual fue confirmado mediante Auto 1317 del 22 de mayo de 2007 expedido por el MAVDT, autos estos que conllevaron a que Carbones del Carare S.A. modificará su iniciativa empresarial industrial para excluir definitivamente la actividad carbonífera. Lo anterior implica, sin lugar a equívocos, que incluso 5 meses antes de la instauración de la acción popular por parte de los accionantes en el mes de septiembre de 2007, ya Carbones del Carare había desistido de su intención de reactivar el puerto carbonífero. Los efectos de dicha decisión comenzaron a evidenciarse pocos meses después con el inicio del diseño e implementación del terminal multipropósito de servicio público.

En desarrollo de lo anterior y abortada dicha iniciativa, la sociedad modifico su razón social a Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.; quien excluyendo expresamente y de manera inequívoca la actividad carbonífera, se encargó de estructurar y diseñar un nuevo proyecto industrial consistente en la construcción, administración y operación de un puerto multipropósito de servicio público, el cual cumpliendo rigurosamente con toda la legislación vigente, se encuentra actualmente en operación y explotación comercial; operación que se reitera, no contempla la explotación carbonífera tal y como se evidencia en la Licencia ambiental otorgada mediante Resolución No.1635 del 19 de agosto de 2010, modificada por las Resoluciones 2225 del 9 de noviembre de 2010 y 950 del 19 de noviembre de 2012 y a través de las cuales se otorgó



679

Licencia Ambiental a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. –SPPB para el proyecto “Construcción y Operación de un Terminal de Servicio Público Multipropósito, ubicado en la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar”. (Prueba documental -1) y en el contrato de concesión portuaria 002 de 2011 (Prueba documental -2).

En este sentido y como quiera que la construcción de un puerto carbonífero como fuente y causa de la presunta violación, vulneración y/o afectación de los derechos colectivos que los accionantes dicen proteger, no se construyó, nunca se dio, y por tanto, la amenaza o vulneración nunca ocurrió, ya que el proyecto de reactivación del puerto carbonífero se canceló incluso antes de la radicación de la acción popular; la acción popular no está llamada a prosperar constituyéndose en una acción improcedente e inocua en la medida que ni en esa fecha, ni a la fecha de la presente contestación hay daño contingente que evitar, ni peligro que deba cesar, ni amenaza, ni posible o eventual agravio sobre los derechos colectivos, ni cosas que deban restituirse a su estado anterior, ya que sencillamente el hecho por el cual se sentían agraviados los accionantes; esto es, la construcción de un puerto carbonífero, jamás se desarrolló ni construyó.

En consecuencia, si la acción popular tenía la finalidad de ser preventiva, ni a esa fecha ni a la fecha de la presente contestación resultaba oportuna por cuanto en el momento en que fue incoada dicha acción, ya el proyecto de reactivación del puerto carbonífero había sido cancelado.

Al Hecho 2: No es cierto. Es una afirmación subjetiva de los accionantes que deberán probar dentro del proceso. Además de que los accionantes justifican sus pretensiones en afirmaciones en las que predomina la ausencia de prueba idónea, lo cierto es que si el proyecto carbonífero jamás se desarrolló ni construyó, sino que por el contrario, cambió radicalmente su vocación para constituirse en un terminal portuario multipropósito tal y como lo acreditan la licencia ambiental y el Contrato de Concesión No. 002 de 2011, no es posible afirmar que haya una posible afectación de todo el medio ambiente del sector, ni que se afecte el desarrollo turístico, ni la calidad de vida de los habitantes, ni el giro normal de actividad económica alguna, dado que entre otras cosas, el lugar donde se desarrollaría el proyecto inicial, que a la postre, es el mismo lugar en donde se construyó el terminal multipropósito, no fue, ni es una zona de crecimiento turístico, pues así lo acredita el POT del DT y C de Cartagena de Indias. (Acuerdo 003 de 2007, expedido el 02 de octubre de 2007).

Corroborar lo anterior, el hecho cierto e inequívoco que dentro del mencionado POT de la ciudad, el sector en donde se ubicaría el proyecto del puerto carbonífero que quedó definitivamente cancelado, es una zona de vocación estrictamente industrial en donde se desarrollan en exclusiva, actividades portuarias que contribuyen al desarrollo del país. En efecto, en el POT se establece que:

7 ... “3. Su ubicación es el punto de unión entre la Bahía de Cartagena con el río Magdalena a través del Canal del Dique y el Corredor de Acceso Rápido a la Variante, entendiendo



640

este espacio ubicado en suelo rural, el comprendido entre la desembocadura del canal hasta la línea imaginaria entre el punto de cruce del centro poblado y la vía de acceso de la a la isla Barú actual, de conformidad con el plano PFR 4/4, implica el desarrollo de esta centralidad portuaria con actividades logísticas de apoyo para estimular la comunicación fluvial de la ciudad, así como su uso para el desplazamiento y fomento de actividades turísticas y ecoturísticas. Para proteger las actividades residenciales del Centro Poblacional, la comunicación terrestre con la ciudad y la región debe generarse a partir de una vía perimetral su área de expansión urbana (...) Se establece para el punto de unión de la bahía con el Canal del Dique antes descrita, la localización de actividades portuarias 2 y 3 e Industrial 3 que permitan articular los suelos de expansión Industrial con el comercio internacional, de acuerdo con el siguiente cuadro:

	ACTIVIDAD SUBURBANA
USOS	
PRINCIPAL	Turística Residencia Vivienda temporal
INCOMPATIBLES	Comercial 1 y 2 - Industrial 1 - Portuario 1 - Agroindustrial 1 y 2
COMPLEMENTARIO	Institucional 1 y 2 Portuario 2 y 3 - Industrial 3 - Centralidad Portuaria Multimodal 3
PROHIBIDO	Comercial 3 y 4 - Portuario 4
ZONA AEREA Y FRENTE MINIMOS	AML: De 1 hasta 10 Ha -FML: 30 Mts Índice de ocupación. 10% Número de pisos 1 AML. De 10.1 hasta 30 ha - FML: 100 Mts. Índice de ocupación: 10% Número de pisos 2 AML: Más de 30 ha -FML:200 Mts. Índice de ocupación: 10% Número de pisos 3
AREA LIBRE	90%
AISLAMIENTOS	10m mínimo en cada uno de los linderos
ESTACIONAMIENTOS	Para residentes mínimo 1 estacionamiento por cada vivienda para comercio y oficina: mínimo 1 sitio por cada 80m2 de zona comercial Para hoteles y similares: mínimo 1 sitio de estacionamiento por cada 200 m2 de área construida o por cada 5 trabajadores permanentes Todos los estacionamientos deberán ubicarse al interior del lote.

Se anexa mapa de



El sitio en el que se evidencia que la ubicación del puerto, se encuentra dentro de la zona establecida por el POT como zona de desarrollo portuario".

641

Frente al Hecho 3: No es cierto, no me consta y es una afirmación subjetiva de los accionantes que deberán probar dentro del proceso. No está probado en la acción popular que en la zona en donde se desarrollaría el Puerto Carbonífero, lugar en el cual hoy está ubicado el terminal portuario multipropósito de servicio público, la cadena de hoteles Decamerón haya decidido realizar un proyecto para atender las necesidades del sector, generar valor agregado y empleos directos e indirectos. En cualquier caso, ni el puerto carbonífero se construyó, ni a la fecha de la presente contestación se desarrolla actividad carbonífera alguna, y además, las inversiones realizadas en el terminal portuario multipropósito de servicio público que hoy se encuentra en operación, generan mayores ventajas, mayor desarrollo para la ciudad y para la nación y genera más empleos directos e indirectos, que un eventual desarrollo hotelero en medio de una zona calificada como de desarrollo industrial. Los desarrollos hoteleros se encuentran ubicados a varios kilómetros de la zona industrial portuaria, y lo cierto es, que aún 10 años después de haberse incoado la acción popular y a pesar de no haberse reactivado el puerto carbonífero, ninguna cadena hotelera desarrollo un proyecto turístico en dicho sector.

Frente al Hecho 4: No es cierto, no me consta y es una afirmación subjetiva de los accionantes que deberán probar dentro del proceso. Si bien causa extrañeza el hecho de que las afirmaciones de los accionantes denoten no estar actuando en beneficio de los intereses colectivos, sino de intereses particulares, el hecho es que las buenas intenciones que haya podido tener la mencionada cadena hotelera no son hechos susceptibles de ser valorados como hechos de una demanda, por lo que respetuosamente solicito al honorable tribunal, no sea tenido en cuenta las meras apreciaciones de los accionantes dentro del proceso. Aún si hubieran sido ciertas dichas intenciones, lo cierto es que 10 años después de haberse iniciado la acción popular y de no haberse reactivado el puerto carbonífero, ninguna cadena hotelera desarrollo un proyecto turístico en dicho sector.

Frente al Hecho 5. Si bien es cierto que Carbones del Carare decidió en su momento reactivar el puerto carbonífero, la conclusión a la que llegan los accionantes en dicho hecho es una afirmación subjetiva que debía ser probada dentro del proceso. En cualquier caso, el hecho no es cierto a la fecha de la presente contestación. Carbones del Carare desistió de su intención de reactivar el puerto carbonífero en el año 2008, dicho proyecto no se ejecutó; en el proyecto ejecutado y construido por Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. varios años después, se excluye expresamente y de manera inequívoca la actividad carbonífera, hecho que conlleva a que durante la operación del terminal portuario multipropósito no se ejecute actividad alguna relacionada con el Carbón, y por lo tanto, no existe razón para que por cuenta de la acción popular impetrada por los accionantes, se vincule a Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. en la medida que los derechos colectivos que pretenden ser salvaguardados, nunca fueron vulnerados.



2

642

Frente al Hecho 6: No me consta, es una afirmación subjetiva de los accionantes que deberán probar dentro del proceso, y en ese sentido, nos atenemos a lo probado en el proceso.

Frente al Hecho 7: No me consta, es una afirmación subjetiva de los accionantes que deberán probar dentro del proceso. Los accionantes deben probar que las "venias" del Ministerio de Minas y Energía en proyectos carboníferos anteriores en la ciudad de Santa Marta han sido las generadoras de graves perjuicios a la salubridad de los samarios y al medio ambiente.

Frente al Hecho 8: Me atengo a lo que se pruebe en el proceso. Corresponde a afirmaciones de los accionantes que además de carecer de fundamento fáctico, desconocen que la ciudad de Cartagena también es una ciudad industrial con innegable desarrollo portuario, precisamente ubicado en la zona en donde se desarrollaría el puerto carbonífero y en donde se encuentra construido en la actualidad el terminal portuario multipropósito de servicio público Puerto Bahía.

Frente al Hecho 9: Me atengo a lo que se pruebe en el proceso. Los accionantes deberán probar en desarrollo del proceso, que a la fecha de la presente contestación persiste el proyecto de construcción de un puerto carbonífero o que ya se haya construido; y que además, el mismo se encuentra en operación. A su vez deberán probar, que el Canal del Dique es el único vertimiento de agua potable con el que cuenta el Distrito Turístico de Cartagena; y que en la actualidad, existe un proyecto carbonífero que esté causando o vaya a causar afectación grave de la salubridad pública de la comunidad Cartagenera.

Frente al Hecho 10: Se solicita no sea tenida en cuenta estas afirmaciones de los accionantes por carecer del fundamento factico y tratarse de consideraciones subjetivas y sin sustento alguno.

B. FRENTE A LAS PRETENSIONES:

Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. se opone a la prosperidad de todas y de cada una de las pretensiones planteadas por los accionantes, ya que como afirma en la presente contestación y se demostrará en el proceso, existen fundamentos de hecho para desvirtuar las mismas a partir de la prosperidad de las excepciones que se formulan en la contestación y las se tramitarán durante el proceso. Sin perjuicio de lo anterior:

Primera: Me opongo por:

1. El proyecto de reactivación del puerto carbonífero se canceló y por lo tanto no existió, ni existe, ni existirá la vulneración de derechos colectivos, pues entre otras cosas, el terminal portuario multipropósito de servicio público construido por Sociedad Portuaria Puerto Bahía y actualmente en operación, no incluye el manejo de carbón y cumple a cabalidad con todas las exigencias realizadas por las autoridades competentes para su funcionamiento

72



- 643
2. Al haberse cancelado dicho proyecto de carbón, la protección sobre los derechos colectivos invocados es injustificada y sin fundamento.
 3. Las autoridades mencionadas en la pretensión no eran las autoridades responsables de evaluar el proyecto desarrollado y por tanto carecían de competencia para poder otorgar, negar, modificar o reevaluar permisos y /o licencias que debían darse para el desarrollo del proyecto carbonífero.

Segunda: Al ser la misma pretensión del numeral anterior me opongo a la pretensión Señor Magistrado, por las mismas razones ya expuestas.

Tercera: Me opongo por:

1. El Distrito Turístico de Cartagena no es la autoridad competente.
2. El proyecto del puerto carbonífero no se realizó, y en este sentido, ni hace 10 años Carbones del Carare ejecutó actividad carbonífera, ni en la actualidad Sociedad Portuaria Puerto Bahía ejecuta dicha actividad, hecho que conlleva a que la protección de los derechos colectivos que invocan los accionantes por la realización de dicho proyecto no tenga ningún fundamento ni asidero fáctico y/o legal.

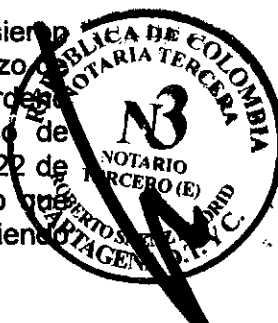
Cuarta: Me opongo por:

1. Al no ejecutarse actividad carbonífera en aquella época, ni en la actualidad, el Ministerio de Minas y Energía no es la autoridad competente.
2. El proyecto del puerto carbonífero no se realizó, y en este sentido, ni hace 10 años Carbones del Carare ejecutó actividad carbonífera, ni en la actualidad Sociedad Portuaria Puerto Bahía ejecuta dicha actividad, hecho que conlleva a que la protección de los derechos colectivos que invocan los accionantes por la realización de dicho proyecto no tenga ningún fundamento ni asidero fáctico y/o legal.

Quinta: Me opongo por.

1. Los accionantes desconocen el hecho de que al momento en que interpusieron la acción popular, el MAVDT, ya había expedido el Auto 589 del 7 de marzo de 2007, que dejó sin efecto el Auto 2942 del 21 de diciembre de 2006, y ordenó el archivo del expediente, y que frente a la interposición de recurso de reposición de Carbones del Carare, El MAVDT, emitió el Auto 1317 del 22 de mayo de 2007, en el sentido de confirmar el Auto 589 de 2007, hecho que implica que desde el mismo momento en que la acción popular estaba siendo redactada, ya era improcedente.
2. El proyecto del puerto carbonífero no se realizó, y en este sentido, ni hace 10 años Carbones del Carare ejecutó actividad carbonífera, ni en la actualidad Sociedad Portuaria Puerto Bahía ejecuta dicha actividad, hecho que conlleva a

72



que la protección de los derechos colectivos que invocan los accionantes por la realización de dicho proyecto no tenga ningún fundamento ni asidero fáctico y/o legal. No hay derechos colectivos que pudieran vulnerarse frente a la no realización del puerto Carbonífero.

644

Sexta: Me opongo por:

1. Carbones del Carare actuó en consecuencia con las decisiones de la ANLA y decidió no continuar con el proyecto de reactivación del puerto carbonífero. Posteriormente la sociedad cambió su razón social a Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. quien construyó y ejecutó un terminal portuario multipropósito de servicio público que excluye expresamente la actividad carbonífera.

Séptimo: Me opongo por:

1. El incentivo mencionado por los accionantes y establecido en los artículos 39 y 40 de la ley 472 de 1998 fue derogado por los artículos 1 y 2 de la ley 1425 de 2010, y desde entonces dicho incentivo no es susceptible de reconocimiento, pese a que la acción haya sido instaurada antes de su expedición, así lo reconoce el Honorable del Consejo de Estado, en el fallo 1330 de 2011 con ponencia del Magistrado Orlando Santofimio Gamboa

"..., pese a que prosperó la acción popular así como el recurso de apelación interpuesto por el actor popular en contra de la sentencia de primera instancia, lo cual a la luz de la legislación derogada daría lugar a la modificación del incentivo en atención a que se concedió el amparo del derecho colectivo a la moralidad administrativa, la Sala deniega el incentivo solicitado por el actor habida cuenta de la derogatoria de las disposiciones señaladas. Lo anterior por cuanto para la fecha de expedición de la presente sentencia la solicitud relativa al incentivo carece de fundamento legal en atención a la derogatoria en comento. Además, es preciso resaltar que la sentencia de primera instancia mediante la cual se reconoció a título de incentivo "la suma de diez (10) salarios mínimos mensuales" no hizo tránsito a cosa juzgada y, por lo tanto, no consolidó un derecho subjetivo definitivo a favor del actor popular. En efecto, de conformidad con los artículos 332 del C.P.C. y 175 del C.C.A., "no es posible volver sobre una decisión tomada en providencia ejecutoriada, dentro del mismo proceso, o en otro en el que se debata la misma causa petendi y fundamentos jurídicos, lo anterior, para garantizar la estabilidad y la seguridad propia de la esencia del orden jurídico". Pues bien, en el caso concreto la sentencia de primera instancia no se encuentra ejecutoriada en razón del recurso de apelación que ahora se resuelve, en consecuencia el incentivo al reconocido no adquirió carácter definitivo"



2. La ley 1425 fue demandada por inconstitucional y en sentencia C-630 de 2011, la Corte Constitucional declaró la exequibilidad de la misma. La corte constitucional estableció que el legislador no desconoció la reserva de ley estatutaria puesto que la exclusión del incentivo no afectaba la integridad, la

74

645

esencia, la estructura ni los principios de la acción popular como derecho fundamental; y manifestó que no se violó el principio de no regresividad de los derechos sociales ni tampoco los derechos a la igualdad y al debido proceso.

C. EXCEPCIONES:

Improcedencia de la Acción Popular frente a la inexistencia de la afectación de los derechos colectivos mencionados.

1. Oportunidad de la acción.

Solicito al Honorable Magistrado no atienda las peticiones presentadas por el actor, y analice la pertinencia de dar por terminado el presente proceso, teniendo en cuenta las condiciones fácticas del momento histórico actual, y lo establecido por el artículo 11 de la ley 472 de 1998, que establece como un elemento determinante para la procedencia de la acción popular la existencia de una amenaza a derechos colectivos *"Caducidad. La Acción Popular podrá promoverse durante el tiempo que subsista la amenaza o peligro al derecho e interés colectivo."*

Lo anterior, toda vez que el actor funda sus consideraciones y peticiones en la existencia de un proyecto en el que se maneja carbón, proyecto que nunca se ejecutó y que dista totalmente de la realidad actual, tal y como se puede observar a través de las pruebas documentales aportadas con contestación de la demanda y se confirmará con las demás pruebas solicitadas.

Es necesario insistir entonces, en que Sociedad Portuaria Puerto Bahía, no ejecutó ni ejecuta un proyecto carbonífero en la zona mencionada por el actor, pues el proyecto realizado contempla expresamente el manejo de carga general exceptuando carbón, y, dado el caso de que Sociedad Portuaria Puerto Bahía tuviera intención en realizar un proyecto de las características mencionadas por los accionantes se encuentra jurídicamente limitada, pues no cuenta con el permiso ambiental para llevarlo a cabo, y está limitada en virtud del contrato de concesión portuaria mediante el cual se le autorizó la construcción del puerto y realizar las inversión efectuada en las zonas de uso público, el mismo establece textualmente que:

"7.1 Descripción. El proyecto se compone de un muelle de 520 metros de longitud con dos posiciones de atraque para el cargue y descargue de mercancías, dos viaductos, patios para almacenamiento e instalaciones complementarias que EL CONCESIONARIO ejecutara por etapas. Al muelle marítimo podrán llegar buques del tipo post panamax (...) para el manejo de contenedores, de carga general y de hidrocarburos, exceptuando el carbón."

Por lo tanto teniendo en cuenta que "El objetivo esencial de una acción popular es la protección efectiva de derechos intereses colectivos, de manera que se hagan cesar los efectos de su quebrantamiento"¹ y que no existe el desarrollo de un proyecto con las



76

¹ Corte Constitucional, Sentencia C-215 de 1999. Magistrado Ponente Martha Victoria Sachica.

646

características descritas por el actor, ni existe una vulneración o posible afectación de los derechos colectivos, le solicito señor Magistrado no atender las peticiones incoadas por los accionantes.

2. Inexistencia de violación de derechos colectivos:

Según la ley 472 de 1998, las acciones populares proceden cuando existe vulneración o amenaza de vulneración de derecho colectivo, artículo 9: *"Procedencia de las Acciones Populares. Las acciones populares proceden contra toda acción u omisión de las autoridades públicas o de los particulares, que hayan violado o amenacen violar los derechos e intereses colectivos."* Sin embargo, al no haberse desarrollado el proyecto para la reactivación del puerto carbonífero, no existe ni puede existir prueba en el presente proceso que vislumbre la posible afectación a derechos colectivos con el proyecto desarrollado en la zona descrita por el accionante.

Por el contrario lo que existe en un proyecto de inversión que cumple con las exigencias del orden jurídico colombiano, que genera un impacto positivo en la comunidad favoreciendo el crecimiento económico de la región y creando oportunidades de empleo para el personal de las comunidades aledañas.

Según la Corte Constitucional la *"Característica esencial de las acciones populares es su naturaleza preventiva, (...). Desde su remoto origen en el derecho romano, fueron concebidas para precaver la lesión de bienes y derechos que comprenden intereses superiores de carácter público y que por lo tanto no pueden esperar hasta la ocurrencia del daño."*²

Por lo que es necesaria la existencia de un derecho colectivo amenazado, amenaza que no se puede predicar del proyecto que ha desarrollado Sociedad Portuaria Puerto Bahía.

3. Falta de los presupuestos de la acción popular. No hay amenaza acerca de la presunta vulneración de los derechos colectivos invocados.

Según lo afirmado por el Consejo de Estado: *"Son supuestos sustanciales de la acción popular: 1) Probar la fuente del deber de quien omite cumplirlo, pues el juez no podría condenar a alguien a cumplir algo con lo que no está obligado. 2) Señalar cuál de los supuestos enunciados en la ley (Art.2) es el fundamento del ejercicio de la acción, en otras palabras –dice el tribunal – hay que indicar en que consiste la vulneración o el agravio. 3) Tener claro cuál es la real causa del perjuicio, el nexo causal entre el hecho y el daño."*³

Así las cosas tenemos que al no haberse ejecutado el Proyecto ni hace 10 años ni en la actualidad, no se cumplen los supuestos sustanciales de la acción popular.



² Ibídem.

³ Sentencia 25 de mayo de 2000 Expediente AP -40 C.P. Alberto Arango Mantilla. En Marianela Martinez Vergara. Las Acciones Populares en Colombia. Universidad Javeriana. Bogota 2001. Pág. 91

647

En este sentido y contrario de lo planteado por los accionantes, quienes por demás iniciaron su acción varios meses después de haberse cancelado el proyecto de reactivación del puerto Carbonífero, no existe incumplimiento ni omisión que pueda alegarse como causa de afectación o amenaza a los derechos colectivos referidos en la demanda.

La acción popular iniciada por los accionantes, está minada de afirmaciones subjetivas sin asidero probatorio, en donde en modo alguno es posible inferir la vulneración de los derechos colectivos que los accionantes alegan.

Como se ha insistido varias veces en la presente contestación, la acción popular tiene un carácter preventivo y/o de protección de derechos e intereses colectivos, siempre que éstos se ven amenazados o estén siendo vulnerados, pero en cualquier caso la amenaza y/o la vulneración deben ser reales, inminentes, concretas y actuales; y nunca ficticias, inoportunas, hipotética, dudosa o incierta, de tal forma que en realidad se establezca realmente la violación de los derechos colectivos, situaciones estas que deben ser probados por los accionantes en los términos del artículo 30 de la Ley 472 de 1998, en razón a que sobre ellos recae la carga de la prueba.

Por lo tanto Señor Magistrado, al no haberse probado en este proceso la vulneración de derechos colectivos, y al no existir conexidad entre las actuaciones de la demandada y la posible amenaza de los derechos colectivos, le solicito respetuosamente se abstenga de conceder las pretensiones del actor.

4. Falta de Legitimación en la Causa respecto de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.

Se ha concebido la legitimación en la causa como la calidad que debe ostentar determinada persona para demandar o ser demandada por ser sujeto de la relación debatida o por ministerio de la ley. En el caso que nos ocupa, deber centrarse la atención en el examen de si Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. como sociedad vinculada mediante el Auto Interlocutorio No. 302/2016 expedido por el Tribunal Administrativo de Bolívar, debe ostentar la calidad de demandada por una presunta vulneración de los derechos colectivos invocados.

Como se ha mencionado varias veces en el presente escrito, si bien la Sociedad Carbones del Carare S.A. (hoy Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.) tuvo la intención de reactivar el proyecto para la explotación del Puerto Carbonífero, también es cierto que en la respectiva anualidad el proyecto fue desechado incluso antes de la instauración de la acción popular que nos ocupa, y que como resultado de todo ello, se diseñó, implementó, construyó y se puso en operación comercial una actividad industrial que expresamente excluye el manejo de Carbón; así lo dio a conocer la ANI al Honorable Tribunal a través del informe presentado por el Gerente Grupo Interno de Trabajo Férreo y Portuario a través de Oficio No. 2014-303-014323-1 del 31 de julio de 2014 y que obra en el expediente bajo el



72

640

folio No. 591, hecho cierto que además está soportado en la Licencia Ambiental que fue otorgada a Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.

Siendo ello así y bajo el hecho inequívoco de que la acción popular está encaminada a evitar la afectación de ciertos derechos colectivos frente a la eventual construcción de un puerto carbonífero; es de manifestar, que al margen de si un puerto carbonífero en dicha zona puede afectar los derechos colectivos invocados ya que eso no quedo demostrado, lo que sí resulta ser cierto es que Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. jamás rediseño, realizó, inició la construcción y mucho menos explotó y/u operó, ni explota ni opera, ni lo hará en el futuro, ninguna actividad comercial que tenga que ver y/o esté relacionada con el manejo de carbón; y por lo tanto, no está llamada a ser demandada y/o vinculada en este proceso, razón por la cual no se puede predicar la existencia de legitimación en la causa respecto de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.

Considerando lo anterior, solicitamos al Honorable Magistrado que frente a la Falta de Legitimación en la Causa por Pasiva, decrete la terminación del proceso iniciado a partir de la acción popular incoada, y/o que en su defecto, se desvincule a Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.

D. PETICIONES

De acuerdo a lo planteado en la presente contestación con respecto a los hechos y pretensiones de la acción popular, me permito solicitar al Señor Magistrado, que previó el trámite legal correspondiente al este proceso, efectué las siguientes o similares declaraciones y condenas:

1. Declarar probadas las excepciones propuestas.
2. Declarar que la amenaza y/o vulneración de los derechos colectivos que los accionantes pretenden hacer valor, es inexistente y por lo tanto, no se encuentran afectados los derechos colectivos mencionados en la demanda.
3. Rechazar, negar y/o desechar el pago del incentivo solicitado por los accionantes en la pretensión No. 7.
4. Dar por terminado el proceso de la referencia considerando la inexistencia de la afectación de los derechos colectivos, y en su defecto, que se desvincule a Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. de la Acción Popular a la cual fue vinculada mediante Auto Interlocutorio No. 302/2016 del Tribunal Administrativo de Bolívar.
5. Dar por terminado el proceso de la referencia considerando la Falta de Legitimación en la Causa respecto de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.
6. Declarar el desistimiento tácito de la demanda frente a la inacción de los demandantes demostrada durante todo el proceso.



7. Condenar a los accionantes en costas, esto es, gastos procesales y agencias en derecho de este proceso.

649

E. PRUEBAS DE LA CONTESTACION

Solicito se admitan como prueba de los hechos narrados las siguientes:

- Documentales:

Sociedad Portuaria Puerto Bahía solo dispone de los documentos que se anexan a la presente contestación dando cumplimiento a lo establecido en el auto de notificación, por lo que los demás documentos existentes que estén relacionados con los hechos que nos convocan en este proceso razón, no se encuentran en poder de Sociedad Portuaria Puerto Bahía, y deberán ser solicitados y aportados a las autoridades correspondientes.

1. Licencia ambiental de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.
2. Contrato de concesión portuaria 002 de 2011
3. Noticias Carbones del Carare
4. Auto No. 589 del 7 de Marzo de 2007.
5. Solicitud de concesión portuaria de Sociedad Portuaria Puerto bahía S.A.
6. Noticias construcción e inauguración Puerto Bahía
7. Plan de Ordenamiento Territorial Acuerdo 033 de octubre de 2007 y mapa del área
8. Solicitud De Licencia Ambiental 1 De Diciembre De 2009 Rad 4120-E1-145896.

- Testimoniales

1. Maria Pala Murra.
2. Juan Ricardo Noero.
3. Wayne Sotelo.

Quienes recibirán notificaciones en el mismo domicilio de la demandada

F. NOTIFICACIONES:

Mi poderdante y el suscrito recibiremos notificaciones de su despacho en:

- SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. Isla de Barú, calle 7 carrera 6 608 sector La Pulga en Cartagena de Indias. Correo electrónico: arengifo@puertobahia.com

72



- El apoderado de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. en la ciudad de Bogotá en la Cra. 11 A No. 94 – 45 Of. 703. Correo electrónico: arengifo@puertobahia.com

680

Los demandantes y demás demandados en las direcciones aportadas por las respectivas partes.

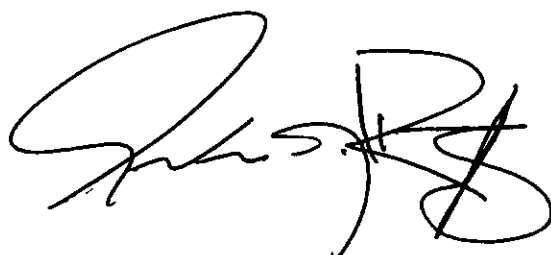
G. ANEXOS:

1. Poder Para actuar
2. Certificado de Existencia y representación Sociedad Portuaria Puerto Bahía.

Señor Juez, respetuosamente


ANDRES RENGIFO MANTILLA
CC. 80.504.477
TP. 96.031 del C.S.J.

Anexos: Lo anunciado en el texto de la presente contestación en 205 Folios en adición a los 17 del presente texto.





Notaría Tercera

Del Círculo de Cartagena

DILIGENCIA DE RECONOCIMIENTO DE FIRMA Y CONTENIDO DE DOCUMENTO PRIVADO

Artículo 68 Decreto-Ley 960 de 1970 y Decreto 1069 de 2015



22320

N3
320872
651

En la ciudad de Cartagena, Departamento de Bolívar, República de Colombia, el dieciséis (16) de agosto de dos mil dieciséis (2016), en la Notaría Tres (3) del Círculo de Cartagena, compareció:
NELSON ANDRES RENGIFO MANTILLA, quien exhibió la cédula de ciudadanía / NUIP #0080504477 y declaró que la firma que aparece en el presente documento es suya y el contenido es cierto.

----- Firma autógrafa -----



37ex6qre3lxx

Conforme al Artículo 18 del Decreto Ley 019 de 2012, el compareciente fue identificado a través de autenticación biométrica, mediante cotejo de su huella dactilar contra la información biográfica y biométrica de la base de datos de la Registraduría Nacional del Estado Civil.

Este folio se asocia al documento de DEMANDA y que contiene la siguiente información DEMANDA.



ROBERTO CARLOS SAENZ MADRID
Notario tres (3) del Círculo de Cartagena - Encargado


Puerto Bahía

Señores
Luis Miguel Villalobos Álvarez
Magistrado
TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLIVAR
E. _____ S. _____ D. _____

652

Ref.: **Acción Popular de Samuel Villamizar y otros contra Ministerio de minas y otros**

Rad.: **No. 13001-23-31-002-2011-00598-00**

Asunto: **Poder**

EDUARDO RETREPO POMBO, mayor de edad y vecino de Bogotá D.C., identificado con la cédula de ciudadanía No. 81.717.549, en mi calidad de representante legal de SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA, conforme se acredita en el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de Cartagena que se anexa, por medio del presente escrito confiero poder especial, amplio y suficiente al doctor ANDRES RENGIFO MANTILLA, identificada con cédula de ciudadanía número 80.504.477 de Bogotá, abogado titulado portador de la tarjeta profesional número 96.031 del Consejo Superior de la Judicatura, para que como apoderado judicial de la compañía la represente durante el trámite de la Acción Popular de la referencia y hasta su terminación.

El apoderado queda ampliamente facultado en los términos del artículo 70 del Código de Procedimiento Civil y del artículo 77 del C.G.P, específicamente facultado para recibir, desistir, transigir, conciliar, sustituir, y en general para ejercer todas las funciones necesarias para el buen cumplimiento de su mandato.

Atentamente,


EDUARDO RETREPO POMBO
C. No. 81.717.549
Representante Legal
SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA
Acepto,
ANDRES RENGIFO MANTILLA
C. No. 80.504.477 de Bogotá
TP. No.96.031 del C.S. de la Judicatura

Manga Calle 25 No. 24A – 16, Torre Bancolombia Piso 25, Edificio Twins Bay
Cartagena, Colombia
Teléfonos: +(57) 5 664-0104 Fax: +(57) 5 664-8133

FIRMA TOMADA
FUERA DEL DESPACHO

NOTARIA 44 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ D.C.

JOHAN LILIANA BARRANTES CARDENAS
NOTARIA 44 DE BOGOTA ENCARGADA

RECONOCIMIENTO Y PRESENTACIÓN
PERSONAL

Compareció:

RESTREPO POMBO EDUARDO

Identificado con: C.C. 81717548

y declaró que la firma y
huella que aparecen en el
presente documento son
suyas, y que el contenido
del mismo es cierto.

JF

Bogotá D.C. 10/08/2018

4wcwce3rw224s2w6

Verifique en
www.notariaenlinea.com

3FNAH08LFJWYNAZH



INDICE DERECHO



FIRMA TOMADA
FUERA DEL DESPACHO

NOTARIA 44 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ D.C.

JOHAN LILIANA BARRANTES CARDENAS
NOTARIA 44 DE BOGOTA ENCARGADA

PRESENTACIÓN PERSONAL

Se presentó personalmente:

RENGIFO MANTILLA NELSON ANDRES

Identificado con: C.C. 80504477

y Tarjeta Profesional de abogado No.

98031 del C.S.J.

JF

Autenticó la firma y huella,
y declaró que el contenido
del presente documento
es cierto.

Bogotá D.C. 10/08/2018

nv6vbn5vvnv5y

Verifique en
www.notariaenlinea.com

YETLUMW5DD7KALQC



INDICE DERECHO



CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ

Certificado generado a las 11:37 AM del 27/07/2005
 Lugar y fecha: Bogotá, D.C., 27/07/2005 Hora: 11:37
 Número de radicación: 00013573-4 Página: 1

Código de verificación: 00013573-4 Copia: 1

Para verificar el contenido de este certificado, ingrese a <http://servicioverificacion.ccm.com.co> o al sitio de verificación de la Cámara de Comercio de Bogotá, en cualquier momento en que se encuentre en las páginas o a través del portal virtual de la Cámara.

CERTIFICADO DE REGISTRO Y REPRESENTACIÓN

El SECRETARIO DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ, en las matriculas e inscripciones de la Cámara de Comercio de Bogotá.

CERTIFICADO

NOMBRE: SOCIEDAD PONTARIA PUERTO RICO S.A.

MATRICULA: 00-252500-04

DOMICILIO: BOGOTÁ, D.C.

NIT: 860013573-4

CERTIFICADO

CONSTITUCION: Que por Escritura Pública No. 3,534 del 24 de Julio de 1,963, otorgada en la Notaría 9a. de Bogotá, inscrita inicialmente en la Cámara de Comercio de Bogotá el 18 de Agosto de 1963, y posteriormente en la Cámara de Comercio de Bogotá el 17 de Octubre de 2005, bajo el número 00-252500-04, se constituyó una sociedad por acciones denominada:

CARBONES DEL CARIAC LIMITADA

CERTIFICA

Que por Escritura Pública No. 2,412 del 17 de Octubre de 2005, otorgada en la Notaría 16. de Bogotá, inscrita inicialmente en la Cámara de Comercio de Bogotá el 22 de Octubre de 2005, y posteriormente en la Cámara de Comercio de Bogotá el 27 de Julio de 2005, bajo el número 00-252500-04, se constituyó una sociedad por acciones denominada:

Que por Escritura Pública No. 2,412 del 17 de Octubre de 2005, otorgada

CINCUENTA COMERCIO DE CANTON

Certificado generado a: 04/04/2012

Lugar y fecha: CANTON GUAYAS, 04/04/2012

Número de radicación: 00000000000000000000

Código de verificación: 00000000000000000000

REFORMA: Que hasta la fecha se han realizado las siguientes reformas:

No. de radicación

4,502 10/25/1987

5,400 12/14/1987

6,715 12/30/1987

6,731 12/31/1987

1,169 04/24/1988

3,172 08/04/1988

4,370 10/07/1988

3,830 09/03/1988

4,868 10/25/1988

4,868 10/25/1988

5,317 11/27/1988

1,749 04/20/1989

245 02/11/1989

2,191 12/01/1989

1,038 04/19/1989

1,094 05/10/1989

1,567 06/15/1989

1,570 06/19/1989

1,571 06/19/1989

1,526 06/19/1989

3,374 11/23/1989

3,408 12/02/1989

3,531 10/21/1989

3,576 10/23/1989

3,654 10/28/1989

3,655 10/28/1989

3,623 10/31/1989

3,850 11/11/1989

4,332 10/24/2000

1,153 04/04/2002

1,472 04/21/2003

5,452 07/12/2003

1,304 04/12/2004

4,482 06/22/2004

2,412 10/21/2004

1,200 02/20/2005

1,945 11/12/2005

2,153 12/02/2005

142 01/22/2006

315 2/26/2006

VIGENCIA: Que la sociedad se halla vigente y se encuentra en plena

[illegible]

CÁMARA DE COMERCIO DE GUAYAMA
Certificado generado a 10/05/2016
Lugar y fecha:
Número de radicado: 00000000000000000000
Código de verificación:

principal y/o demás obligados, para otorgar o recibir las garantías, hipotecas, fianzas, garantías mediante la entrega de valores, dando en prenda, fianza, aval o garantía o aval que sea necesario.
Parágrafo 1: La Sociedad no podrá otorgar ni recibir avales y/o garantías en favor de terceros, así como tampoco otorgar ni recibir sin que medie autorización expresa y favorable de la Junta Directiva.
Parágrafo 2: La capacidad de la Sociedad de otorgar y recibir la ejecución de todo acto, contrato o negocio jurídico en el desarrollo de su objeto social de conformidad con lo establecido en esta sección de estatutos.

QUE EL CAPITAL DE LA SOCIEDAD

AUTORIZADO
SUSCRIPTO
PAGADO

CARGO

REPRESENTANTE LEGAL
GERENTE GENERAL

Por Acta No. 59 del 13 de mayo de 2016, reunida en sesión de Junta Directiva, la cual fue aprobada y firmada por el Comercio el 07 de mayo de 2016, inscrita en el Registro Mercantil.

REPRESENTANTE LEGAL
PRIMER SUPLENTE DEL
GERENTE

Por Acta No. 59 del 13 de mayo de 2016, reunida en sesión de Junta Directiva, la cual fue aprobada y firmada por el Comercio el 07 de mayo de 2016, inscrita en el Registro Mercantil.

REPRESENTANTE LEGAL
SEGUNDO SUPLENTE DEL
GERENTE

Por Acta No. 59 del 13 de mayo de 2016, reunida en sesión de Junta Directiva, la cual fue aprobada y firmada por el Comercio el 07 de mayo de 2016, inscrita en esta Cámara.

124,915 del libro IX del
C 45.526.195

correspondiente a la
esta
el número 21, 117 del

ejercera todas las
propias de la naturaleza de las
las siguientes: 1) Representar legalmente a la sociedad
esta y ante las autoridades del
dentro del juicio,
de su cargo y con los
los demás socios que
de la empresa, señalando
los actos, contratos y
de conformidad con lo
y con las limitaciones
delegar en empleados
de celebrar contratos
de la suma de doscientos
000). Para la conversión
se utilizara la TBM del
la respectiva
de documentos públicos o
actividades sociales o
la cuenta general en sus
y un balance de fin de
sobre la situación de la
y ganancias y un
de la sociedad. 6) Tomar todas las
las acciones, vigilar las
las ordenes e
de la sociedad. 7) Convocar a
cuando lo juzgue
del caso cuando lo
la junta directiva, el revisor fiscal de la
los representantes de la
autoridad. 8) Conferir a la
o conveniente mantenerla
del poder de los negocios sociales. 9) Dar cumplimiento a las
o la junta
y en particular, para los negocios

autorización de la junta
operaciones
del equivalente en
pesos colombianos
a pesos se
al día en que se
al gerente o a sus
operaciones
de los negocios
en pesos colombianos de
1.000.000.000. En
interiormente
de la
y un
se depositara
suplente, firmada
El gerente o a sus
de la junta
operaciones
del equivalente en pesos
pesos colombianos (USD
pesos colombianos a pesos se
al día en que se

IDENTIFICACION

C 79.407.752

C.E. 369.555

C 89.082.754

CÁMARA DE COMERCIO DE CARTAGENA

Certificado generado a:

Lugar y fecha:

Número de radicación:

Código de verificación:

Por acta No. 1571 del 31 de marzo de 2015, correspondiente a la reunión de Asamblea de Accionistas celebrada en Cartagena, inscrita en esta Cámara de Comercio el 12 de mayo de 2015 bajo el número 1571 del Libro IX del Registro Mercantil.

PRINCIPAL

Por extracto del acta No. 155 del 31 de marzo de 2015, correspondiente a la reunión de Asamblea de Accionistas celebrada en Cartagena, inscrita en esta Cámara de Comercio el 12 de mayo de 2015 bajo el número 155 del Libro IX del Registro Mercantil.

PRINCIPAL

Por Acta No. 155 del 31 de marzo de 2015, correspondiente a la reunión de Asamblea de Accionistas celebrada en Cartagena, inscrita en esta Cámara de Comercio el 12 de mayo de 2015 bajo el número 155 del Libro IX del Registro Mercantil.

SUPLENTE

PENDIENTE POR DESIGNACION
DESIGNACION

SUPLENTE

PENDIENTE POR DESIGNACION

SUPLENTE

PENDIENTE POR DESIGNACION
DESIGNACION

Por extracto del acta No. 155 del 31 de marzo de 2015, correspondiente a la reunión de Asamblea de Accionistas celebrada en Cartagena, inscrita en esta Cámara de Comercio el 12 de mayo de 2015 bajo el número 155 del Libro IX del Registro Mercantil.

SUPLENTE

Por extracto del acta No. 155 del 31 de marzo de 2015, correspondiente a la reunión de Asamblea de Accionistas celebrada en Cartagena, inscrita

42-526-195

IDENTIFICACION	RECEPCION	FECHA	RECEPCION
N 860.008.890-5	RECEPCION	RECEPCION	RECEPCION

UTSON EISEN HETTEL ALTHOFF LANG VERA C 79.905.068

SUPLENTE
 C 1.015.418.662

El 10 de septiembre de 1979, el 10 de septiembre de 1979, juzgado 18 civil de la ciudad de Buenos Aires, inscribió en el libro VIII de la Cámara de Comercio el 10 de septiembre de 1979. En el libro VIII, se comunico a la Cámara de Comercio del Banco de Crédito Industrial y otros por auto del 14 de septiembre de 1979, se decreto el embargo de los aportes que el de mandado a la Cámara de Comercio de Santa Maria posea en esta compañía.

... el Proyecto que, como ... una Autoridad Gubernamental ... como de propiedad del

... LA FECHA EN QUE SE HAYA ... PATRIMONIO AUTONOMO ... PREVIAS EN ... PATRIMONIO

DE INSCRIPCION: 31 DE ENERO DE 1985, Libro XX, Nro. Ins 77

... fecha ... Jaime ... Comercio de ... al 25 de Noviembre ... del Registro Mercantil.

... 5 civil del ... Comercio de ... Andrés ... al 25 de ... Libro IX del Registro

... juzgado 18 civil ... Cámara de Comercio ... VIII, se remite a ... Crédito Industrial ... del 14 de ... que el de mandado

... del Ministerio ... en esta Cámara ... del libro VIII, ... de la nación, ... de marzo de 1.985, ... que el demandado

2. LAMINA DE
CARTAGENA
1977

11:37
14

Comité Comercio
de Cartagena

El contrato suscrito a registro se suministra en

la Cámara de Comercio de Cartagena autoriza con su

la firma mecánica que
todos los efectos

CERTIFICA

lo dispuesto en
la mecánica que es
de la Cámara de
la estampa
su aplicativo visor

El usuario puede
Comercio
entregar el
ingresando a
y digitando el código
el encabezado del presente
la imagen y contenido
se generó en las taquillas o

11:37
14

60

PRUEBA NUMERO 1

LICENCIA AMBIENTAL

**MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y
DESARROLLO TERRITORIAL**

RESOLUCIÓN NÚMERO

1635

19 AGO. 2010

661

**"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE
TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"**

**LA DIRECTORA DE LICENCIAS, PERMISOS Y
TRÁMITES AMBIENTALES**

En ejercicio de las facultades delegadas mediante la Resolución 1393 del 8 de agosto de 2007, modificada por la Resolución 178 del 4 de febrero de 2009 y en especial las otorgadas por las Leyes 99 de 1993 y 790 de 2002, el Decreto 218 de 2003 y los Decretos 3266 de 2004, 1220 de 2005 y 500 de 2006, y.

CONSIDERANDO

Antecedentes

Que mediante oficio con número de radicación 4120-E1-20513 del 25 de febrero de 2008, la Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A. manifestó su interés en desarrollar el proyecto de *"Construcción y Operación de un Terminal Multipropósito de Servicio Público"* ubicado en el Distrito de Cartagena de Indias, departamento de Bolívar, solicitando el pronunciamiento de este Ministerio con respecto a la necesidad de realizar Diagnóstico Ambiental de Alternativas.

Que mediante Auto No. 1119 del 8 de abril de 2008 este Ministerio declaró que el proyecto *"Construcción y Operación de un Terminal Multipropósito de Servicio Público"* localizado en el distrito de Cartagena de Indias, departamento de Bolívar, no requería la presentación de Diagnóstico Ambiental de Alternativas.

Que con el radicado 4120-E1-38764 del 11 de abril de 2008, se informa a este Ministerio del cambio en la denominación social de la sociedad, la cual pasó a ser Sociedad Portuaria del Carare S.A.

Que de acuerdo con el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio Cartagena del 27 de noviembre de 2009, por Escritura Pública No. 1384 del 3 de marzo de 2008 inscrita inicialmente en la Cámara de Comercio de Bogotá el 5 de marzo de 2008, y en la Cámara de Comercio de Cartagena el 25 de noviembre de 2008 bajo el número 59664, la Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A. cambió de razón social por la de Sociedad Portuaria del Carare S.A.

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Que de acuerdo con el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio Cartagena del 27 de noviembre de 2009, por Escritura Pública No. 2418 del 17 de octubre de 2008 inscrita en la Cámara de Comercio de Cartagena el 25 de noviembre de 2008 bajo el número 59664, la Sociedad Portuaria del Caribe S.A. cambió de razón social, por la de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.

Que mediante radicado 4120-E1-145896 del 1 de diciembre de 2009, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. presentó solicitud de Licencia Ambiental para el proyecto de "Construcción y Operación de un Terminal de Servicio Público Multipropósito".

Que con el radicado 4120-E1-149526 del 10 de diciembre de 2009, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. remite copia del radicado del Estudio de Impacto Ambiental ante la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique - CARDIQUE- y constancia del pago por concepto del servicio de evaluación.

Que con el Auto 3421 del 18 de diciembre de 2009, este Ministerio da inicio al trámite administrativo de solicitud de licencia ambiental para el proyecto denominado "Construcción y operación de terminal de servicio público multipropósito", localizado en el Distrito de Cartagena de Indias en el departamento de Bolívar.

Que dando cumplimiento a lo ordenado en el Auto No. 3421 en cita, en concordancia con el artículo 70 de la Ley 99 de 1993, el referido Auto se encuentra publicado en la Gaceta Ambiental de este Ministerio correspondiente al mes de diciembre de 2009.

Que mediante Auto 262 del 5 de febrero de 2010, este Ministerio ordena la devolución del Estudio de Impacto Ambiental presentado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. para el proyecto "Construcción y Operación de un Terminal de Servicio Público Multipropósito", localizado en el municipio de Cartagena en el departamento de Bolívar, y requiere a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., para que elabore el Estudio de Impacto Ambiental para el proyecto "Construcción y Operación de un Terminal de Servicio Público Multipropósito", y lo presente nuevamente realizando los ajustes indicados en dicho Auto. El Auto 262 de 2010 fue notificado el 11 de febrero de 2010 y quedó ejecutoriado el 19 de febrero de 2010.

Que con el radicado 4120-E1-50092 del 23 de abril de 2010, el doctor Cesar Augusto Lorduy Maldonado, en calidad de apoderado de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. da respuesta al Auto 262 del 5 de febrero de 2010, y solicita la realización de la visita de evaluación. Con el mismo presenta los siguientes documentos:

Oficio con radicado OFI07-16495-DET-1000 del 25 de junio de 2007, se señala que no se registra presencia de comunidades indígenas en el Área de Influencia Directa del proyecto y que revisada la información de la Dirección de comunidades negras se registran comunidades afrocolombianas denominadas Consejo Comunitario de la Unidad Comunera de gobierno rural de Ararca en el Corregimiento de Ararca, Consejo Comunitario La unidad comunera de gobierno rural de Bocachica en el corregimiento de Bocachica, Consejo comunitario del Corregimiento de Santa Ana en el Corregimiento de Santa Ana y Consejo comunitario del corregimiento de Pasacaballos, en el corregimiento de Pasacaballos...si al adelantar las actividades se establece que existe alguna comunidad indígena y/o negra, es necesario dar aviso

por escrito a la Dirección de Etnias para dar cumplimiento a la realización del proceso de consulta previa.

Oficio OFI08-36993-DAI-1400 del 01 de diciembre de 2008, certifica la Dirección de Asuntos Indígenas, Minorías y Roré que, una vez revisadas las bases de datos no se registran comunidades indígenas en el área del proyecto.

Oficio OFI08-38942-DCN-1500 del 18 de diciembre de 2008, señala la Dirección de Asuntos para las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, que revisadas las bases de datos de Consejos Comunitarios y organizaciones de base de esta Dirección sobre comunidades negras, se registra información de comunidades en Consejos Comunitarios así:

Consejo Comunitario de Comunidades Negras de la Unidad Comunal de gobierno rural de Ararca - Representante legal: Fermán Guerrero Pájaro

Consejo Comunitario de la Comunidad Negra del Corregimiento de Santa Ana - Representante legal David González Cárdenas.

Consejo Comunitario del Corregimiento de Pasacaballos - Representante Martha Angulo

Consejo Comunitario de comunidades Negras de la Unidad comunal de gobierno rural de la Boquilla localidad de la Virgen y Turística.

Consejo Comunitario de comunidades negras de la unidad comunal de gobierno rural de Bocachica.

...Si al adelantar las actividades se establece que existe alguna otra comunidad negra en el área del proyecto, es necesario dar aviso por escrito a esta Dirección para dar cumplimiento a la realización del proceso de consulta previa de que trata el artículo 330 de la Constitución política, el artículo 7 de la Ley 21 de 1991, el artículo 76 de la Ley 99 de 1993.

Oficio OFI09-7720-DCN-0230 del 16 de marzo de 2009, señala la Coordinadora del Grupo de Consulta Previa del Ministerio del Interior y de Justicia, que revisadas las bases de datos de Consejos Comunitarios y organizaciones de base existentes en esta Dirección sobre comunidades negras, se registra información de comunidades negras en las poblaciones de pasacaballos, Ararca, Santa Ana, Caño del Oro y Bocachica, departamento de Bolívar así:

Consejo Comunitario de Comunidades Negras de la Unidad comunal de gobierno rural de Ararca - Representante legal: Fermán Guerrero Pájaro

Consejo Comunitario de comunidades Negras de la unidad comunal de gobierno rural de Bocachica - Representante Esteban Guerrero Angulo

Consejo Comunitario de la comunidad negra del Corregimiento de Santa Ana Representante David González Cárdenas

Consejo Comunitario del corregimiento de Pasacaballos - Representante Martha Angulo

Por lo anterior, en caso de que se superponga alguna comunidad negra en el área del proyecto, es necesario dar aviso por escrito al Grupo de Consulta Previa para dar cumplimiento a la realización del proceso de Consulta Previa que trata el artículo 330 de la Constitución política, el artículo 7 de la Ley 21 de 1991, el artículo 76 de la Ley 99 de 1993.

Oficio OFI09-32828-GGP0232 del 28 de septiembre de 2009, la Directora de Asuntos para las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, da respuesta a una solicitud de la Empresa sobre "un pronunciamiento de fondo sobre la existencia presencia o no de comunidades étnicas y/o territorios titulados de propiedad de éstas en el área del proyecto o en zonas no tituladas y habitadas en forma regular y permanente por dichas comunidades y que pueden ser afectadas por el mismo..." En lo que a comunidades negras y población afrocolombiana se refiere señala:

662

2

del

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

...en relación a la zona de ejecución del proyecto (área de influencia del proyecto), a saber Corregimientos de Pasacaballos, Ararca, Santa Ana, Caño del Oro y Bocachica, no hay duda alguna sobre la presencia de comunidades negras o población afrocolombiana sujeta a consulta previa, toda vez que, de la lectura de la norma citada claramente se deduce que no hay necesidad alguna de la existencia de título colectivo para que las comunidades negras sean objeto de la consulta previa, ya que, no hay que confundir los conceptos de Título Colectivo y Ocupación Colectiva, siendo este último el que se debe aplicar a las comunidades negras o población afrocolombiana en el evento de la no existencia de un título colectivo oficialmente reconocido. (negrita fuera de texto)

...Así pues, no hay sustento jurídico alguno para manifestar que en las comunidades de Pasacaballos, Ararca, Santa Ana, Caño del Oro y Bocachica, no hay comunidad negra y/u ocupación colectiva por las mismas, y que dichas comunidades no desarrollan en la actualidad, es estos asentamientos, sus prácticas tradicionales de producción.

...Es de resaltar que la consulta previa es un derecho fundamental de las comunidades étnicas, siendo una obligación del Estado garantizar la aplicación de dicho proceso (Art.5 Decreto 1320 de 1998) en los casos que la norma lo determine, como es el caso citado, según información suministrada en la petición de la referencia"

Que mediante radicado 4120-E1-69895 del 3 de junio de 2010, el doctor Cesar Augusto Lorduy Maldonado, en calidad de apoderado de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. da alcance a su comunicación con radicado 4120-E1-50092 del 23 de abril de 2010 con la cual remitió el Estudio de Impacto Ambiental, y presenta en los anexos 5, 6 y 7 del radicado 4120-E1-69895 del 3 de junio de 2010 el Informe de evaluación arqueológica y los oficios de la Licencia de Intervención arqueológica y oficio ICANH.1680-10-07-09, del 30 de julio de 2.009, en el que se indica que *"...el Proyecto Portuario Multipropósito Puerto Bahía: Solicitud de intervención arqueológica", fue evaluado y aprobado por el Grupo de Arqueología del ICANH, siendo remitido a la Biblioteca del Instituto donde podrá ser consultado"*

Que con el radicado 4120-E1-72848 del 11 de junio de 2010, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. remite el acta de los acuerdos suscritos por el Ministerio del Interior y de Justicia, con los Consejos Comunitarios, las Comunidades Negras de Pasacaballos, Ararca, Bocachica, Santa Ana y Caño de Oro, la lista de asistencia y una comunicación dirigida por los Consejos Comunitarios al Ministerio del Interior y de Justicia.

Que mediante radicado 4120-E1-73542 del 11 de junio de 2010, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. solicita la convocatoria de reunión de consulta previa con los Consejos Comunitarios de las Comunidades Negras de Pasacaballos, Ararca, Bocachica, Santa Ana y Caño de Oro, dentro del proceso de licencia ambiental del proyecto titulado *"Construcción y Operación de Terminal de Servicio Público Multipropósito"*, ubicado fundamentalmente en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar; propone como fecha y hora prevista para la reunión el día 26 de junio de 2010, a las 9 a.m. en el Salón Teatro del Hotel Caribe ubicado en la carrera 1ª N° 2-87 de Bocagrande en Cartagena de Indias.

Que con el radicado 4120-E1-74292 del 15 de junio de 2010, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. solicita convocar la reunión de Consulta Previa.

Que mediante Auto 2197 de 16 de junio de 2010, este Ministerio ordena la celebración de reunión de Consulta Previa con los Consejos Comunitarios de las Comunidades Negras de Pasacaballos, Santa Ana, Ararca, Bocachica y Caño de Oro, que se encuentran ubicados en el área de influencia del proyecto "Construcción y Operación de Terminal de Servicio Público Multipropósito", ubicado fundamentalmente en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar, para el día 26 de junio de 2010 a las 09:00 am, en las instalaciones del Salón Teatro del Hotel Caribe, en Cartagena de Indias, dentro del trámite de licencia ambiental solicitado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de dicho acto administrativo.

Que con el radicado 4120-E1-76838 del 21 de junio de 2010, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. presenta el recibo de pago por concepto de servicio de Consulta Previa.

Que mediante radicado 4120-E1-79478 del 24 de junio de 2010, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. remite copias de las convocatorias para la reunión de consulta previa a los Consejos Comunitarios de las Comunidades Negras de Pasacaballos, Santa Ana, Ararca, Bocachica y Caño de Oro, debidamente firmadas.

Que el día 26 de junio de 2010, se llevó a cabo la reunión de Consulta Previa con los Consejos Comunitarios de las Comunidades Negras de Pasacaballos, Santa Ana, Ararca, Bocachica y Caño de Oro, que se encuentran ubicados en el área de influencia del proyecto Construcción y Operación de Terminal de Servicio Público Multipropósito.

Que con el radicado 4120-E1-86623 del 9 de julio de 2010, la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique -CARDIQUE- remite el concepto técnico 0571-10 relacionado con el proyecto Construcción y Operación de Terminal de Servicio Público Multipropósito.

Que con el concepto técnico 2002 del 19 de agosto de 2010, la Dirección de Licencias Permisos y Trámites Ambientales, evaluó la viabilidad técnica para otorgar Licencia Ambiental a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. según el estudio de Impacto Ambiental presentado para el Proyecto correspondiente a la "Construcción y Operación de Terminal de Servicio Público Multipropósito", ubicado fundamentalmente en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar.

Que mediante Auto 3198 del 19 de agosto de 2010, este Ministerio declaró reunida la información técnica, jurídica y administrativa necesaria y relacionada en el expediente LAM4688, requerida para la toma de decisión respecto a la Licencia Ambiental solicitada por la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. para el proyecto "Construcción y Operación de Terminal de Servicio Público Multipropósito", ubicado fundamentalmente en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar.

(2)

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"**FUNDAMENTOS LEGALES****De la protección al medio ambiente como deber social del Estado**

El artículo octavo de la Constitución Nacional determina que *"es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la nación"*.

El artículo 79 ibidem dispone que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y así mismo, se consagra en dicho artículo que 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.

Que el artículo 40 de Constitución Nacional, dispone para el Estado la obligación de planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración y sustitución. Además deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

Que el desarrollo sostenible es aquel que debe conducir al crecimiento económico, a la elevación de la calidad de la vida y al bienestar social, sin agotar la base de recursos naturales renovables en que se sustenta, ni deteriorar el medio ambiente o el derecho de las generaciones futuras a utilizarlo para la satisfacción de sus propias necesidades.

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 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.

Del Régimen de Transición previsto para el Trámite de Licencias Ambientales.

Que el artículo 51, numeral 1 del Decreto 2820 del 5 de agosto de 2010, publicado en el Diario Oficial No. 47.792 de esa misma fecha establece lo siguiente con respecto al régimen de transición para las Licencias Ambientales:

"...Artículo 51. Régimen de Transición. El régimen de de transición se aplicará a los proyectos, obras o actividades que se encuentren en los siguientes casos:

- 1. Los proyectos, obras o actividades que iniciaron los trámites para la obtención de una Licencia Ambiental o el establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental exigido por la normatividad en ese momento vigente; continuarán su trámite de acuerdo con la misma y en caso de, obtenerlos podrán adelantar y/o continuar el proyecto, obra o actividad, de acuerdo a los términos, condiciones y obligaciones que se expidan para el efecto..."*

Que el artículo 40 de la Ley 153 de 1887 establece lo siguiente con respecto a la aplicación de las leyes procedimentales en el tiempo:

"...ARTÍCULO 40. Las leyes concernientes a la sustanciación y ritualidad de los juicios prevalecen sobre las anteriores desde el momento en que deben empezar a regir. Pero los términos que hubieren empezado a correr, y las actuaciones y

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

diligencias que ya estuvieran iniciadas, se registrarán por la ley vigente al tiempo de su iniciación...

De la competencia de este Ministerio en cuanto a la Licencia Ambiental

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2° de la Ley 99 de 1993, el Ministerio del Medio Ambiente, actual Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, es el organismo rector de la gestión del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, encargado de impulsar una relación de respeto y armonía del hombre con la naturaleza y de definir, en los términos de la presente ley, las políticas y regulaciones a las que se sujetarán la recuperación, conservación, protección, ordenamiento, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables y el medio ambiente de la Nación a fin de asegurar el desarrollo sostenible.

El numeral 15 del artículo 5° de la Ley 99 de 1993, estableció como función de este Ministerio el evaluar los estudios ambientales y expedir, negar o suspender la licencia ambiental correspondiente, en los casos que se señalan en el título VIII de la presente ley;

Mediante el Título VIII de la Ley 99 de 1993 se establecieron las disposiciones generales que regulan el otorgamiento de las licencias y permisos ambientales, estableciendo las competencias para el trámite de otorgamiento de licencias en el Ministerio de Ambiente, Corporaciones Autónomas Regionales y eventualmente en municipios y departamentos por delegación de aquellas.

El artículo 49 de la Ley 99 de 1993, indica que "la ejecución de obras, el establecimiento de industrias o el desarrollo de cualquier actividad, que de acuerdo con la ley y los reglamentos, pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje requerirán de una licencia ambiental."

El artículo 51 de la Ley 99 de 1993, estableció como competencia de este Ministerio el otorgar las licencia ambientales

Que el artículo 49 de la Ley 99 de 1993, señala la obligatoriedad de la Licencia Ambiental en los siguientes términos:

"Artículo 49. De la obligatoriedad de la licencia ambiental. La ejecución de obras, el establecimiento de industrias o el desarrollo de cualquier actividad, que de acuerdo con la ley y los reglamentos, pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje requerirán de una licencia ambiental".

Que el artículo 3° del Decreto 1220 de 2005 en concordancia con el contenido del artículo 50 de la Ley en cita, señala el concepto y alcance de la Licencia Ambiental, y dice:

"La licencia ambiental, es la autorización que otorga la autoridad ambiental competente para la ejecución de un proyecto, obra o actividad, que de acuerdo con la ley y los reglamentos pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje; la cual sujeta al beneficiario de esta, al cumplimiento de los requisitos, términos, condiciones y obligaciones que la misma establezca en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos ambientales del proyecto, obra o actividad autorizada."

664

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

"La licencia ambiental deberá obtenerse previamente a la iniciación del proyecto, obra o actividad. Ningún proyecto, obra o actividad requerirá más de una licencia ambiental."

Que el numeral 6 del artículo 8º del Decreto 1220 de 2005, determinó que el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, otorgará o negará de manera privativa la licencia ambiental para los siguientes proyectos, obras o actividades:

"En el sector marítimo y portuario:

- a) La construcción o ampliación y operación de puertos marítimos de gran calado;
- b) Los dragados de profundización de los canales de acceso a los puertos marítimos de gran calado."

Que en concordancia con lo anterior y de acuerdo con lo establecido en el artículo 5o. numeral 15 de la Ley 99 de 1993, este Ministerio es la autoridad ambiental competente para evaluar los estudios ambientales y decidir sobre el otorgamiento o no de la Licencia Ambiental solicitada, la cual lleva implícitos los permisos, autorizaciones y/o concesiones necesarias para el desarrollo del proyecto, según lo establecido en el artículo 132 del Decreto 2150 de 1995, en consonancia con el numeral 6. del artículo 8 del Decreto 1220 de 2005.

Que mediante el Decreto 1800 de 1994 se reglamenta parcialmente el Sistema Nacional Ambiental – SINA en relación con los Sistemas Nacionales de Investigación Ambiental y de Información Ambiental. Así mismo, el Decreto 2570 de 2006 adicionó el Decreto 1800 de 1994.

De los permisos, autorizaciones y/o concesiones para el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales renovables

Que el Decreto 2150 de 1995 establece en su artículo 132º.- De la licencia ambiental y otros permisos, que la Licencia Ambiental llevará implícitos todos los permisos, autorizaciones y concesiones, de carácter ambiental necesario para la construcción, desarrollo y operación de la obra industria o actividad. La vigencia de estos permisos será la misma de la Licencia Ambiental.

En ese mismo sentido el Artículo 3º del Decreto 1220 de abril 21 de 2005, dispone que La licencia ambiental llevará implícitos todos los permisos, autorizaciones y/o concesiones para el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales renovables, que sean necesarios para el desarrollo y operación del proyecto, obra o actividad, y ésta deberá obtenerse previamente a su iniciación.

Que el artículo 23 del Decreto 1220 de 2005 establece en su numeral 5 lo siguiente:

"Artículo 23. De la evaluación del Estudio de Impacto Ambiental. En los casos en que no se requiera pronunciamiento sobre la exigibilidad de Diagnóstico Ambiental de Alternativas, o una vez surtido el procedimiento señalado en el artículo anterior, el interesado deberá presentar el Estudio de Impacto Ambiental acompañado con el Formato Único Nacional de Solicitud de licencia ambiental, a que se refiere el artículo 24 de este decreto, según lo dispuesto a continuación:

(...)

3. Allegada la información requerida, la autoridad ambiental dispondrá de quince (15) días hábiles para solicitar a otras autoridades o entidades los conceptos técnicos o informaciones pertinentes que deben ser remitidos en un plazo no superior a treinta (30) días hábiles, contados desde la fecha de radicación de la comunicación correspondiente."

Que la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA S.A. presentó a la Corporación Autónoma del Canal del Dique -CARDIQUE- el Estudio de Impacto Ambiental - EIA para que emitiera concepto relacionado con la demanda, uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales para el Proyecto. Dicha Corporación remitió, mediante oficio radicado 4120-E1-88623 del 9 de julio de 2010, el Concepto Técnico 0571-10, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1220 de 21 de abril de 2005.

665

De las tasas retributivas

El artículo 42 de la ley 99 de 1993 determina: *"Tasas Retributivas y Compensatorias. La utilización directa o indirecta de la atmósfera, del agua y del suelo, para introducir o arrojar desechos o desperdicios agrícolas, mineros o industriales, aguas negras o servidas de cualquier origen, humos, vapores y sustancias nocivas que sean resultado de actividades antrópicas o propiciadas por el hombre, o actividades económicas o de servicio, sean o no lucrativas, se sujetará al pago de tasas retributivas por las consecuencias nocivas de las actividades expresadas. (...)".*

Que así mismo, el artículo 43 de la misma ley estableció las tasas por utilización de aguas, señalando que la utilización de aguas dará lugar al cobro de tasas que fija el gobierno nacional, las cuales son destinadas al pago de los gastos de protección y renovación de los recursos hídricos.

"Artículo 43. Tasas por Utilización de Aguas. La utilización de aguas por personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, dará lugar al cobro de tasas fijadas por el Gobierno Nacional que se destinarán al pago de los gastos de protección y renovación de los recursos hídricos, para los fines establecidos por el artículo 159 del Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente, Decreto 2811 de 1974. El Gobierno Nacional calculará y establecerá las tasas a que haya lugar por el uso de las aguas. (...)".

El Decreto 3100 de 30 de octubre de 2003 modificado por el Decreto 3440 de 21 de octubre de 2004, reglamentó las tasas retributivas por la utilización directa del agua como receptor de vertimientos puntuales, en el cual se define entre otros aspectos la tarifa mínima a pagar, el ajuste regional, y los sujetos pasivos de la tasa.

Por otra parte el Decreto 155 de 2004, reglamentó lo concerniente a la tasa por utilización de aguas, estableciendo que están obligadas al pago de aquella todas las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que utilicen el recurso hídrico en virtud de una concesión de aguas, la cual será liquidada y cobrada por la autoridad ambiental con jurisdicción en el área donde se lleve a cabo la captación o derivación del recurso hídrico, teniendo en cuenta el volumen de agua efectivamente captada, dentro de los límites y condiciones establecidos en la concesión de aguas.

De la licencia ambiental como requisito previo para el desarrollo de proyectos, obras o actividades

Para el caso sub-examina, es procedente transcribir apartes del pronunciamiento de la Corte Constitucional respecto de la Licencia Ambiental, contenido en Sentencia C-035 del 27 de enero de 1999 con ponencia del Magistrado Antonio Barrera Carbonell en el que se determina:

216

216

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

"La licencia ambiental es obligatoria, en los eventos en que una persona natural o jurídica, pública o privada, debe acometer la ejecución de obras, el establecimiento de industrias o el desarrollo de cualquier actividad susceptible de producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje."

La licencia ambiental la otorga la respectiva autoridad ambiental, según las reglas de competencias que establece la referida ley. En tal virtud, la competencia se radica en el Ministerio del Medio ambiente o en las Corporaciones Autónomas Regionales o en las entidades territoriales por delegación de éstas, o en los municipios, distritos o áreas metropolitanas cuya población urbana sea superior a un millón de habitantes, cuando la competencia no aparezca atribuida expresamente al referido ministerio.

Al Ministerio del Medio Ambiente se le ha asignado una competencia privativa para otorgar licencias ambientales, atendiendo a la naturaleza y magnitud de la obra o actividad que se pretende desarrollar y naturalmente al peligro potencial que en la afectación de los recursos y en el ambiente pueden tener éstas. Es así como corresponde a dicho ministerio, por ejemplo, otorgar licencias para la ejecución de obras y actividades de exploración, transporte, conducción y depósito de hidrocarburos y construcción de refinerías, la ejecución de proyectos de minería, la construcción de represas o embalses de cierta magnitud física, técnica y operativa, la construcción y ampliación de puertos de gran calado, la construcción de aeropuertos internacionales, etc.

(...)

La licencia ambiental consiste en la autorización que la autoridad ambiental concede para la ejecución de una obra o actividad que potencialmente puede afectar los recursos naturales renovables o el ambiente.

La licencia habilita a su titular para obrar con libertad, dentro de ciertos límites, en la ejecución de la respectiva obra o actividad; pero el ámbito de las acciones u omisiones que aquél puede desarrollar aparece reglado por la autoridad ambiental, según las necesidades y conveniencias que ésta discrecional pero razonablemente aprecie, en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos o impactos ambientales que la obra o actividad produzca o sea susceptible de producir. De este modo, la licencia ambiental tiene indudablemente un fin preventivo o precautorio en la medida en que busca eliminar o por lo menos prevenir, mitigar o revertir, en cuanto sea posible, con la ayuda de la ciencia y la técnica, los efectos nocivos de una actividad en los recursos naturales y el ambiente.

Como puede observarse, la licencia es el resultado del agotamiento o la decisión final de un procedimiento complejo que debe cumplir el interesado para obtener una autorización para la realización de obras o actividades, con capacidad para incidir desfavorablemente en los recursos naturales renovables o en el ambiente.

El referido procedimiento es participativo, en la medida en que la ley 99/93 (arts. 69, 70, 71, 72 y 74), acorde con los arts. 1, 2 y 79 de la Constitución, ha regulado los modos de participación ciudadana en los procedimientos administrativos ambientales, con el fin de que los ciudadanos puedan apreciar y ponderar anticipadamente las consecuencias de naturaleza ambiental que se puedan derivar de la obtención de una licencia ambiental.

(...)

La Constitución califica el ambiente sano como un derecho o interés colectivo, para cuya conservación y protección se han previsto una serie de mecanismos y asignado deberes tanto a los particulares como al Estado, como se desprende de la preceptiva de los arts. 2, 8, 49, 67, 79, 80, 88, 95-8, entre otros. Específicamente entre los deberes sociales que corresponden al Estado para lograr el cometido de asegurar a las generaciones presentes y futuras el goce al medio ambiente sano están los

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

siguientes: proteger las riquezas culturales naturales de la nación; la diversidad e integridad de los recursos naturales y del ambiente; conservar las áreas de especial importancia ecológica; planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible y su conservación, restauración o sustitución; prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental e imponer las sanciones legales a los infractores ambientales y exigir la responsabilidad de los daños causados; orientar y fomentar la educación hacia la protección del ambiente; diseñar mecanismos de cooperación con otras naciones para la conservación de los recursos naturales y ecosistemas compartidos y de aquéllos que se consideren patrimonio común de la humanidad y, finalmente, organizar y garantizar el funcionamiento del servicio público de saneamiento ambiental.

El deber de prevención, control del deterioro ambiental, mitigación de los impactos, corrección y restauración de los elementos ambientales lo cumple el Estado en diferentes formas, entre ellas la exigencia de la obtención de licencias ambientales..."

Se colige de lo anterior que corresponde al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, conforme a lo establecido por el legislador en virtud de los cometidos estatales, generar políticas tendientes a proteger la diversidad e integridad del ambiente, y garantizar el derecho a un ambiente sano que le asiste a todas las personas, lo que deriva la protección de los recursos naturales y el desarrollo de una política ambiental tendiente a prevenir el deterioro del ecosistema respectivo.

En consecuencia el proceso de licenciamiento se halla expresamente fundamentado en la normatividad ambiental, y su exigencia no obedece al arbitrio de la autoridad ambiental competente, sino a la gestión que la autoridad correspondiente debe cumplir en virtud de la facultad de la que se halla revestida por ministerio de la ley.

De la Evaluación del Impacto Ambiental

El principio de evaluación previa del impacto ambiental, también conocido como principio de Prevención, está consagrado en el artículo 17 de la Declaración de Río de Janeiro de 1992, en los siguientes términos:

"Deberá emprenderse una evaluación del impacto ambiental, en calidad de instrumento nacional, respecto de cualquier actividad propuesta que probablemente haya de producir un impacto negativo considerable en el medio ambiente y que esté sujeta a la decisión de una autoridad nacional competente".

Seguendo la Declaración de Río de Janeiro, la Ley 99 de 1993, dentro de los Principios Generales Ambientales, menciona los siguientes:

"Artículo 1º.- Principios Generales Ambientales. La política ambiental colombiana seguirá los siguientes principios generales:

(...)

11. Los estudios de impacto ambiental serán el instrumento básico para la toma de decisiones respecto a la construcción de obras y actividades que afecten significativamente el medio ambiente natural o artificial. (...)

Concretamente, en relación con el principio 11, el artículo 57 de la Ley 99 de 1993 establece:

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

"...Artículo 57.- Del Estudio de Impacto Ambiental. Se entiende por Estudio de Impacto Ambiental el conjunto de la información que deberá presentar ante la autoridad ambiental competente el peticionario de una Licencia Ambiental.

El Estudio de Impacto Ambiental contendrá información sobre la localización del proyecto y los elementos abióticos, bióticos y socioeconómicos del medio que puedan sufrir deterioro por la respectiva obra o actividad, para cuya ejecución se pide la licencia, y la evaluación de los impactos que puedan producirse. Además, incluirá el diseño de los planes de prevención, mitigación, corrección y compensación de impactos y el plan de manejo ambiental de la obra o actividad...."

De esta forma, el estudio de impacto ambiental y la posterior evaluación que del mismo realiza el Ministerio, se constituye en un instrumento esencial para la determinación de las medidas necesarias para el manejo adecuado del impacto real del proyecto sobre el ambiente. Es precisamente con base en los resultados de la evaluación del impacto ambiental, que el Ministerio determina y especifica las medidas que deberá adoptar el solicitante de la Licencia para contrarrestar o resarcir la alteración real que se producirá sobre el ambiente, la salud y el bienestar humano como consecuencia de la implementación de un proyecto determinado.

De todo lo anterior se concluye que la evaluación de impacto ambiental, se constituye en una herramienta básica para la determinación de las medidas necesarias y efectivas que se adopten para prevenir, mitigar, corregir y compensar las alteraciones al ambiente, el paisaje y a la comunidad, como resultado de la ejecución de un determinado proyecto obra o actividad.

En virtud del principio de Prevención, las decisiones que se tomen por parte de la autoridad ambiental, deben estar fundamentadas en un riesgo conocido, el cual debe ser identificado y valorado mediante los respectivos estudios ambientales. Además tienen en cuenta el principio de "Diligencia Debida", que constituye la obligación para el interesado de ejecutar todas las medidas necesarias para ante todo, precaver las afectaciones ambientales generadas por un determinado proyecto obra o actividad, y en caso de generarse estas, mitigarlas, corregirlas y compensarlas, de acuerdo con lo establecido en la respectiva Licencia o autorización ambiental.

Por lo anterior, este Ministerio, como autoridad competente para negar u otorgar la licencia ambiental para el proyecto denominado "Construcción y Operación de Terminal de Servicio Público Multipropósito", ubicado fundamentalmente en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar, ha llevado a cabo la revisión y calificación de la evaluación de impacto ambiental realizada por la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. y particularmente de las medidas de manejo ambiental propuestas, para verificar si el proyecto efectivamente cumple con los propósitos de protección ambiental y los requerimientos establecidos por la legislación ambiental vigente, en especial los relacionados con la adecuación del Estudio de Impacto Ambiental a los términos de referencia, suficiencia y calidad de la información usada, lineamientos de participación ciudadana, relevancia del análisis ambiental y pertinencia y calidad del manejo de los impactos ambientales, aspectos exigidos por el artículo 20 del Decreto 1220 de 2005.

667

De esta manera, y en observancia del principio de Evaluación del Impacto Ambiental, este Ministerio impondrá las medidas necesarias, bajo criterios de proporcionalidad y razonabilidad, para prevenir, mitigar, corregir o en dado caso compensar el impacto ambiental producido con motivo de la ejecución del proyecto denominado "Construcción y Operación de Terminal de Servicio Público Multipropósito", ubicado fundamentalmente en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar. Estas medidas, deberán atender al real impacto sobre cada uno de los medios (biótico, físico y socioeconómico), cumpliendo así con finalidades distintas y específicas según sea el medio afectado, pero ante todo garantizando el adecuado manejo y control ambiental de los impactos y efectos ambientales asociados al proyecto.

Del principio de Desarrollo Sostenible

El denominado principio de Desarrollo Sostenible, acogido por la Declaración de Río de Janeiro de 1992, implica el sometimiento de la actividad económica a las limitaciones y condicionamientos que las autoridades ambientales y la normatividad en esta materia imponen a su ejercicio, de tal manera que el derecho a la libertad económica sea compatible con el derecho a un ambiente sano.

En este sentido, la política ambiental adoptada por el Estado Colombiano, está sustentada en el principio del Desarrollo Sostenible, el cual implica la obligación de las autoridades públicas de establecer un equilibrio entre la actividad económica y la protección del ambiente y los recursos naturales, a fin de garantizar el desarrollo social y la conservación de los sistemas naturales.

En este sentido la Corte Constitucional, en la sentencia C-431/00 ha manifestado lo siguiente:

"...Cabe destacar que los derechos y las obligaciones ecológicas definidas por la Constitución Política giran, en gran medida, en torno al concepto de desarrollo sostenible, el cual, en palabras de esta Corporación, pretende "superar una perspectiva puramente conservacionista en la protección del medio ambiente, al intentar armonizar el derecho al desarrollo -indispensable para la satisfacción de las necesidades humanas- con las restricciones derivadas de la protección al medio ambiente." Así, es evidente que el desarrollo social y la protección del medio ambiente imponen un tratamiento unívoco e indisoluble que progresivamente permita mejorar las condiciones de vida de las personas y el bienestar social, pero sin afectar ni disminuir irracionalmente la diversidad biológica de los ecosistemas pues éstos, además de servir de base a la actividad productiva, contribuyen en forma decidida a la conservación de la especie humana..."

En el mismo sentido, la sentencia T-251/93, proferida por la Corte expresa lo siguiente:

"...El crecimiento económico, fruto de la dinámica de la libertad económica, puede tener un alto costo ecológico y proyectarse en una desenfrenada e irreversible destrucción del medio ambiente, con las secuelas negativas que ello puede aparejar para la vida social. La tensión desarrollo económico -conservación y preservación del medio ambiente, que en otro sentido corresponde a la tensión bienestar económico -calidad de vida, ha sido decidida por el Constituyente en una

26

2006

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

síntesis equilibradora que subyace a la idea de desarrollo económico sostenible consagrada de diversas maneras en el texto constitucional.

Del Plan Nacional de Contingencia

Que el Decreto 321 de 1998, adopta el Plan Nacional de Contingencias contra derrames de hidrocarburos, derivados y sustancias nocivas, por lo cual la empresa interesada deberá cumplir a cabalidad con el mencionado plan.

Que el Artículo 2º del Decreto 321 de 1998, establece lo siguiente: "El objeto general del Plan Nacional de Contingencia contra derrames de Hidrocarburos, Derivados y Sustancias Nocivas en aguas marinas, fluviales y lacustres que será conocido con las siglas-PNC- es servir de instrumento rector del diseño y realización de actividades dirigidas a prevenir, mitigar y corregir los daños que éstos puedan ocasionar, y dotar al Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres de una herramienta estratégica, operativa e informática que permita coordinar la prevención, el control y el combate por parte de los sectores público y privado nacional, de los efectos nocivos provenientes de derrames de hidrocarburos, derivados y sustancias nocivas en el territorio nacional, buscando que estas emergencias se atiendan bajo criterios unificados y coordinados".

Así las cosas atendiendo a los fundamentos legales y jurisprudenciales expuestos, y analizados los aspectos técnicos consignados en la presente actuación, este Ministerio considera procedente otorgar Licencia Ambiental a la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. para el proyecto denominado "Construcción y Operación de Terminal de Servicio Público Multipropósito", ubicado fundamentalmente en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar.

De la Consulta Previa

Que el artículo 7º de la Constitución Política señala que: "El Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana".

Que el parágrafo del artículo 330 de la Constitución Política establece: "La explotación de los recursos naturales en los territorios indígenas se hará sin desmedro de la integridad cultural, social y económica de las comunidades indígenas. En las decisiones que se adopten respecto de dicha explotación el gobierno propiciará la participación de los representantes de las respectivas comunidades".

Que el numeral 3º del artículo 7º de la Ley 21 de 1991, por la cual se aprueba el Convenio N° 169 de 1987 de la OIT sobre pueblos indígenas y tribales, dispone que: "Los gobiernos deberán velar porque siempre que haya lugar, se efectúen estudios, en cooperación con los pueblos interesados, a fin de evaluar la incidencia social, espiritual y cultural y sobre el medio ambiente que las actividades de desarrollo previstas puedan tener sobre esos pueblos. Los resultados de estos estudios deberán ser considerados como criterios fundamentales para la ejecución de las actividades mencionadas".

Que de igual forma, el artículo 44 de la Ley 70 de 1993 establece: "Como un mecanismo de protección de la identidad cultural, las comunidades negras participarán en el diseño, elaboración y evaluación de los estudios de impactos

608

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

ambiental, socioeconómico y cultural, que se realicen sobre los proyectos que se pretendan adelantar en las áreas a que se refiere esta ley".

Que el artículo 76 de la Ley 99 de 1993 estipula que: "La explotación de los recursos naturales deberá hacerse sin desmedro de la integridad cultural, social y económica de las comunidades indígenas y de las negras tradicionales de acuerdo con la Ley 70 de 1993 y el artículo 330 de la Constitución Nacional, y las decisiones sobre la materia se tomarán, previa consulta a los representantes de tales comunidades".

Que el artículo cuarto del Decreto 1320 de 1998 dispone: "Cuando los estudios ambientales determinen que de las actividades proyectadas se derivan impactos económicos, sociales o culturales sobre las comunidades indígenas o negras, de conformidad con las definiciones de este Decreto y dentro del ámbito territorial de los artículos 2o. y 3o. del mismo, se aplicará el procedimiento establecido en los artículos siguientes".

Que así mismo el Artículo Quinto de la norma mencionada dispone:

"PARTICIPACIÓN DE LAS COMUNIDADES INDÍGENAS Y NEGRAS EN LA ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS AMBIENTALES. El responsable del proyecto, obra o actividad que deba realizar consulta previa, elaborará los estudios ambientales con la participación de los representantes de las comunidades indígenas o negras.

"Para el caso de las comunidades indígenas con la participación de los representantes legales o las autoridades tradicionales y frente a las comunidades negras con la participación de los miembros de la Junta del Consejo Comunitario o, en su defecto, con los líderes reconocidos por la comunidad de base.

"El responsable del proyecto, obra o actividad acreditará con la presentación de los estudios ambientales la forma y procedimiento en que vinculó a los representantes de las comunidades indígenas y negras en la elaboración de los mismos, para lo cual deberá enviarles invitación escrita.

"Transcurridos veinte (20) días de enviada la invitación sin obtener respuesta de parte de los pueblos indígenas o comunidades negras, el responsable del proyecto, obra o actividad informará al Ministerio del Interior para que verifique dentro de los diez (10) días siguientes al recibo de la comunicación si existe voluntad de participación de los representantes de dichas comunidades y lo informará al interesado.

"En caso que los representantes de las comunidades indígenas y/o negras se nieguen a participar, u omiten dar respuesta dentro de los términos antes previstos, el interesado elaborará el estudio ambiental prescindiendo de tal participación".

Que el artículo 12 del citado Decreto 1320 de 1998 dispone "La autoridad ambiental competente comprobará la participación de las comunidades interesadas en la elaboración del estudio de impacto ambiental, o la no participación y citará a la reunión de consulta previa que deberá celebrarse dentro de los treinta (30) días siguientes al auto que así lo ordene preferiblemente en la zona donde se encuentre el asentamiento.

"(...) será presidida por la autoridad ambiental competente, y deberá contar con la participación del Ministerio del Interior. En ella deberá participar el responsable del proyecto, obra o actividad y los representantes de las comunidades y/o negras involucradas en el estudio (...)"

Que el artículo 13 del Decreto 1320 de 1998 determina un procedimiento para el desarrollo de la reunión de consulta previa en los siguientes términos:

20

20

669

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

- a) Instalada la reunión y verificada la asistencia, el responsable del proyecto, obra o actividad hará una exposición del contenido del estudio respectivo, con especial énfasis en la identificación de los posibles impactos frente a las comunidades indígenas y a las comunidades negras, y la propuesta de manejo de los mismos;
(...)
- e) En caso de no existir acuerdo respecto de las medidas contenidas en el Plan de Manejo Ambiental, se dará por terminada la reunión dejando en el acta constancia expresa de tal hecho y la autoridad ambiental competente decidirá sobre el particular en el acto que otorgue o niegue la licencia ambiental;
(...).

CONSIDERACIONES DEL MINISTERIO DE AMBIENTE VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL

Que igualmente, evaluado el Estudio de Impacto Ambiental presentado por la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA S.A., los documentos que reposan dentro del expediente No. 4888 y realizada la visita al área donde se ejecutaría el mismo, la Dirección de Licencias Permisos y Trámites Ambientales de este Ministerio expidió el Concepto Técnico No. 2002 del 19 de agosto de 2010, en el cual se estableció lo siguiente:

"DESCRIPCION DEL PROYECTO

Construcción y operación del terminal portuario multipropósito destinado al descargue y cargue de contenedores, carga general suelta (equipos de gran tamaño, motores o mercancías cuyas dimensiones superen las de un contenedor) graneles secos (cereales y minerales diferentes al carbón), se especifican productos como: café, azúcar, ferroniquel y materiales de construcción como gravillas, graneles líquidos como Crudo, Nafta condensado, diesel, kerosene, jet fuel y carga especiales (que incluyen cargas peligrosas y la carga de sustancias químicas).

Localización

La instalación portuaria está localizada en la costa del Caribe colombiano, en jurisdicción del Distrito de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar, más específicamente sobre el costado sur del recinto de la Bahía de Cartagena. Este costado de la Bahía está conformado por los terrenos costeros hacia el occidente de los espigones o lengüetas que ha formado la sedimentación en el delta de la desembocadura del Canal del Dique en la bahía, junto a la población de Pasacaballos.

El proyecto se ubica en el polígono con las siguientes coordenadas, de acuerdo con la Tabla 1.

Tabla 1. Coordenadas del proyecto Puerto Bahía

COORDENADAS MAGNA - SIRGAS BOGOTÁ		
VÉRTICE	NORTE	ESTE
1	1629890.10	840831.64
2	1630219.11	840808.37
3	1630082.82	840806.73
4	1629946.94	840886.93
5	1629901.13	840732.44
6	1629886.66	840781.71
7	1629882.42	840896.16
8	1629838.88	841383.49

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

COORDENADAS MAGNA - SIRGAS BOGOTÁ		
VÉRTICE	NORTE	ESTE
9	1620884.50	841584.21
10	1620892.53	841593.31
11	16209283.53	841748.74
12	1620901.00	841783.71
13	1620182.82	841731.42
14	1620748.05	840802.74
15	1620480.01	840482.96
16	1620669.22	840333.80
17	1620810.71	840280.50
18	1620608.30	840197.88
19	1620641.45	840168.23
20	1620675.74	840229.52
Área 105,13 HA		

Componentes

Terminal marítimo

El terminal marítimo será construido a través de etapas, las cuales se describen a continuación:

ETAPA 1

El muelle principal

Se construirá una plataforma de concreto de 320 m de longitud por 54,9 m de ancho, calculada para recibir barcos tipo Post-Panamax y para soportar grúas pórtico y grúas móviles de última generación.

El viaducto

Para la entrada y la salida de vehículos del muelle, se construirá un viaducto de 197 m de largo y 20 m de ancho, con 4 carriles de circulación. Tendrá barandas metálicas, andén en concreto, tablero en concreto reforzado, vigas longitudinales, cabezales en concreto y pilotes de soporte.

El muelle de servicios

Servirá a embarcaciones menores, tipo botes y remolcadoras, ubicado sobre el costado W del viaducto, a 150 m de la línea de costa donde las profundidades de la plataforma marina son superiores a los 3,0 m. Tendrá 15,0 m de ancho por 30,0 m de largo y una rampa para subir o bajar botes y escalera para descender hasta el nivel 1,0 m para facilitar la operación de embarque y desembarque.

El patio multipropósito

Se ubicarán diferentes tipos de áreas con sus respectivas características y funciones, las cuales se presentan a continuación:

- **Patio de contenedores**
Tendrá un área de 43.842 m², será configurada en módulos, con posiciones determinadas y señalizadas para desplazamiento de las grúas, la ubicación de los contenedores y para las circulaciones de los vehículos.
- **Área para carga general y otras zonas**

(10)
bmy

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Para el almacenamiento de carga general suelta y otras dependencias se dispone un área sobre el costado SE del patio de 19.027 m², donde estarán las áreas y bodegas para la carga general, la zona de inspección y la zona de consolidación/desconsolidación de carga (CFS).

- Área para los servicios administrativos

Las edificaciones

- **Bodegas**
Se contemplan 3 bodegas: una para la carga general suelta que requiera cubrimiento. Otra para la zona de inspección y, otra bodega para la zona de consolidación/desconsolidación de carga (CFS). Cuenta con áreas para circulación y parqueo de vehículos.
- **Edificio de Administración**
Comprende 2 módulos de oficinas con entradas separadas y la posibilidad de manejo independiente y de crecimiento en la medida del aumento de la operación del puerto. Incluye recepción, oficina de gerencia y otras oficinas de uso operativo. Estará dotado con parqueaderos para el personal de la oficina y visitantes.
- **Zona de inspección**
Esta zona está dividida en 4 módulos para carga/descarga de las mercancías, operación e inspección de las mismas. El área de oficinas comprende la portería para el personal, oficina para la selección de personal, cuartos perreros, oficina de fiscalización antinarcóticos y aduana, oficina de monitoreo y sistemas en general.
- **Otras edificaciones**
Se ha dispuesto una edificación para bombas, edificio de seguridad, taller de mecánica y subestación eléctrica.
- **Portal de entrada**
Es una portería de seguridad para el control general de la carga y del personal que circula entre los dos terminales. Se localiza sobre la vía que conduce del terminal fluvial al marítimo.

ETAPA II**Ampliación del terminal marítimo**

Se prevé ampliar el muelle y construir un segundo viaducto para crear un par vía. De igual manera, se ampliará la zona de patios para contenedores. El patio para carga general suelta cuenta con suficiente área para las dos etapas de operación. Adicionalmente se plantea extender el muelle marítimo en 200 m a los establecidos en la Etapa 1. A continuación se presentan los componentes del Terminal marítimo que se amplían y las dimensiones que se proponen para cada etapa:

Terminal Marítimo	1a Etapa	2da Etapa
Muelle (m)	320	200
Viaducto (m)	197	200
Patio contenedores (m ²)	43.842	31.700
Patio carga general (m ²)	19.030	-

Terminal fluvial

El terminal fluvial también es de carácter multipropósito; para lo cual se moverá carga general contenedorizada y suelta, así como graneles secos y líquidos, proveniente del terminal marítimo para su embarque por el Canal del Dique, o del interior del país por vía fluvial con destino al exterior.

El terminal fluvial incluye 3 áreas principales y a su vez está planteado ser desarrollado por etapas:

El muelle fluvial sobre el Canal del Dique

Tendrá en la Etapa 1 una longitud de 570 m y contará con 2 posiciones de atraque para el cargue y descargue de mercancías. En la Etapa 2 el muelle se extenderá a 1240 m y permitirá contar con otras dos posiciones para el atraque de convoyes y de botes en espera.

670

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

El sitio de atraque tendrá una profundidad de 2,5 m, construido en una dársena excavada sobre la orilla izquierda del Canal del Dique, con anchos entre 12 y 25 m para que las embarcaciones atracadas queden fuera del canal de navegación. Sobre el frente del muelle se construirá un tablistacado metálico empotrado en el fondo.

La plataforma superior del muelle constará de una placa de concreto reforzado de 20 m de ancho y 0,40 m de espesor.

Patio multipropósito

Tendrá áreas para:

- Pátios y bodegas de almacenamiento
Tendrán un área de 27.720 m², con diseños adecuados de los apilamientos de contenedores y debidamente señalizados. Se plantean 6 módulos para la Etapa 1 y 4 adicionales para Etapa 2.
Para la carga general suelta se ha dispuesto un área de 9.800 m², con 2 bodegas cubiertas de 1.800 m² cada una. Incluye una zona de inspección 4.200 m² con bodega y áreas de parqueo, y la zona de consolidación/desconsolidación de carga (CFS), que tiene un área total 5.200 m². Para la Etapa 2 se prevé un área de 11.700 m² en el extremo sur del patio, donde por ahora se ha considerado otra bodega de 1.800 m².
- Oficinas para la administración del terminal y de antinarcóticos y aduana.
El terminal estará dotado con edificaciones adecuadas para la administración de las operaciones en el terminal.
- Estacionamiento de equipos del terminal
- Cerramientos y una puerta de ingreso
- Parqueo de camiones
- Área para manejo de carga peligrosa
Para el manejo de esta carga se construirá una bodega cubierta de 900 m² en la zona de carga general suelta del terminal fluvial, con el equipamiento que para estos casos exige el IMD, a menos de 100 metros de distancia del muelle fluvial.

Ampliación del terminal fluvial

Este terminal tendrá de acuerdo a los etapas planteadas las características que se presentan en la siguiente tabla.

Terminal Fluvial	1a Etapa	2da Etapa
Muelle (m)	570	670
Patio contenedores (m2)	27.720	16.070
Patio carga general (m2)	9.800	11.700

Terminal para granel líquido

Los componentes principales son:

- Dos sistemas de brazos de carga: uno en el muelle marítimo y otro en el fluvial.
- Red de tuberías para transporte del hidrocarburo desde y hacia la zona de tanques
- Una zona de tanques que incluye, base de bombas, edificios administrativos, bodega, área de mantenimiento, laboratorios, etc.

La zona de tanques recibirá y despachará hacia ambos terminales. Se proyecta comerciar diesel, nafta, condensado y gasolina, con una capacidad general de almacenamiento a largo plazo de 1 a 1,3 MMBLS según el número de productos a almacenar junto con los tamaños de tanques asociados a la operación del terminal.

Construcción del terminal de hidrocarburos

Para este terminal se ha previsto un área total de 10 hectáreas, las cuales se irán desarrollando de acuerdo con la evolución de las condiciones del mercado.

Vía de intercomunicación entre los dos terminales.

Entre el terminal marítimo y el fluvial se construirá una vía de interconexión de 30 metros de ancho con dos calzadas de tres carriles de 3,5 metros cada uno, para un total de 10,5 metros de ancho

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

para cada calzada. Su longitud es de unos 400 metros, con especificaciones adecuadas para el tráfico pesado que circulará entre los dos terminales.

La vía cuenta con un separador central de 4,00 m de ancho, el cual será empedrado y arborizado para el beneficio ambiental del puerto. En el costado sur de la vía se construirá un andén peatonal de 3,75 m de ancho, que incluye una cuneta para el drenaje de 1,25 m de ancho, zona verde arborizada de 1,25 m de ancho y una losa en concreto de 1,25 m de ancho por 0,10 m de altura.

En el costado norte de la vía se colocará otra cuneta de 1,25 m de ancho. Esta cuneta colinda con una amplia zona verde de 12,00 metros de ancho que termina contra el cerramiento exterior del proyecto; esta zona verde conforma un corredor paralelo a la vía por donde está trazado el conjunto de tuberías de 42" para la conducción de los hidrocarburos desde el muelle marítimo hasta la zona de tanques del terminal fluvial.

La vía de interconexión está diseñada para el tráfico permanente de camiones con capacidad hasta de 50 toneladas y, eventualmente, para la circulación de los equipos propios de la operación del puerto, como son los Reach Stacker, Grúas RTGs, Grúas Móviles y Elevadores de vacíos.

El pavimento de la vía constará de una losa de concreto de 0,30 m de espesor, bajo la cual habrá una capa de 0,25 m en concreto compactado con rodillos, una material de base en material seleccionado de 0,40 m de espesor y una sub-base en material granular de 0,40 m. Las especificaciones de estos materiales serán las mismas de los materiales utilizados en los patios de almacenamiento del puerto.

Actividades

Las actividades durante la etapa de construcción del proyecto son las siguientes:

Obras Fluviales

- Delimitación y señalización de áreas de intervención sobre el Canal del Dique y ribera
- Excavación de arena de atraque
- Construcción del muelle fluvial

Obras Marítimas

- Delimitación y señalización de área de intervención
- Construcción del muelle marítimo y de servicios
- Construcción del viaducto
- Instalación de grúas pórtico

Obras sobre tierra

- Adecuación de terrenos
- Instalación tubería de distribución carga líquida
- Instalación de infraestructura para manejo de carga (G, S y L), contingencia, administración, parqueo, talleres, cerramiento.
- Construcción Vía de intercomunicación de Terminales
- Instalación de infraestructura de servicios (PTAR, almacenamiento agua potable, redes eléctricas)
- Construcción de instalaciones provisionales (campamentos de obra)

Actividades generales

- Movilización del personal
- Movilización de insumos y equipos

Las actividades durante la etapa de operación del proyecto son las siguientes:

Obras Fluviales

- Maniobra de atraque de barcasas
- Descargue / cargue de líquidos
- Descargue / cargue de carga general y containers
- Vertimientos de residuos sólidos y líquidos

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

- Manejo de combustible

Obras Marítimas

- Maniobras de aproximación y atraque de buques
- Carga / Descarga de líquidos
- Carga / Descarga carga general y containers

Transporte de Carga Terrestre

- Transporte de carga líquida sentido muelle -patio y viceversa
- Transporte de carga general y containers sentido muelle -patio y viceversa

Pacios de Almacenamiento y Manejo de Carga

- Manejo de carga general
- Manejo de carga líquida
- Manejo de contenedores

Actividades Generales

- Tratamiento de aguas residuales domésticas e industriales
- Actividades administrativas
- Actividades de mantenimiento (talleres)
- Manejo y disposición de residuos sólidos
- Movilización de personal
- Movilización de maquinaria, equipos, insumos, vehículos

Materiales de corte para nivelación del predio

Para efectos de la nivelación de los terrenos a las cotas definidas en el proyecto, esto es, 2,0 msnm en los dos terminales y en el área de expansión portuaria, se examinó la disponibilidad de materiales dentro del predio. De acuerdo con las recomendaciones de geotecnia, los rellenos se deben hacer hasta la cota 1,5 msnm, habida cuenta de que los 0,5 metros restantes corresponden al espesor de la placa de concreto se debe colocar para soportar el peso de las cargas y equipos del puerto.

También es necesario considerar que dentro del predio existen algunas elevaciones del terreno que deben ser niveladas a la cota de los patios. Por lo anterior, para cuantificar las necesidades de material de relleno se tiene que efectuar un balance de masas entre los volúmenes requeridos y la disponibilidad de material en el predio.

Material de relleno

Las necesidades de material están dadas por el relleno que se tiene que hacer en las zonas bajas del predio. Conviene recordar que más del 60% del área del proyecto fue utilizada en la actividad de la camaronicultura con la construcción de piscinas a bajo nivel, apenas por encima de la cota de mareas máximas, para favorecer el manejo del agua. Por esta razón las necesidades de materiales son considerables.

Para estimar las necesidades de material se dividió el área del predio con base en los componentes principales: el terminal marítimo, el terminal fluvial, la vía entre los terminales, el corredor de tuberías y la zona de expansión portuaria. Tomando como base el plano del levantamiento topográfico del predio se determinaron las áreas y las cotas medias de base de cada uno de los componentes. Con las cotas medias se estableció la altura correspondiente del llenado bajo la placa de concreto. Con esta altura y las áreas se determinó el volumen requerido en cada uno de ellos (Ver la siguiente tabla. Requerimientos de material de relleno). El volumen necesario para el relleno es 1.072.600 m³ en todo el predio del puerto.

Requerimientos de material de relleno	
Componente del puerto	Volumen (m ³)
Terminal marítimo	66.000
Terminal fluvial	162.400
Vía entre terminales	12.000
Corredor de tuberías	4.800

(2)

2018

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Área de expansión	818.400
Total requerimientos	1.072.800

Fuente: "Estudio de Impacto Ambiental - Terminal Multipropósito Puerto Bahía"

Disponibilidad de materiales en el predio

Dentro del predio se pueden considerar tres fuentes principales para los materiales del lleno:

- Un cerro pequeño que existe en la zona de patios del terminal marítimo, cuya mayor altura llega a los 16 mnm; los materiales son bancos de calizas arrecifales de color amarillo crema, localmente muy compactas y arenosas calcáreas pardo amarillentas con delgadas capas de arcillolitas calcáreas de colores grises y amarillos; estas características son muy apropiadas para el relleno.
- Los materiales excavados en la margen izquierda del canal del Dique para construir la dársena de atraque de las embarcaciones fluviales; son materiales constituidos por arcillosas limosas de consistencia blanda a media, hasta los 6 metros de profundidad; serán colocados a manera de sobrecarga en las piscinas de la parte posterior del terminal fluvial.
- Una pequeña loma ubicada sobre el costado sur del predio, junto a la actual vía a Barú y cuya mayor elevación está a la cota 8,0 mnm; está constituida por una secuencia de lodolitas griseas oscuras, claras y negras, con niveles de oxidación de color amarillo, en capas delgadas y medias, laminación interna ondulosa discontinua, que la hace apropiada para el lleno.

Con base en el plano del levantamiento topográfico se cuantificaron los volúmenes disponibles a partir de la cota 1,5 mnm para el cerro localizado en el terminal marítimo y para la loma sobre la vía a Barú. Para el volumen de excavación en el canal del Dique se consideró un ancho promedio de corte de 16 metros, una profundidad de excavación a la cota -2,5 mnm y una longitud media de 1180 metros, debido a que en los extremos del muelle el corte debe ir alineándose paulatinamente con la orilla del canal. El volumen obtenido por estas fuentes de materiales es del orden de los 639.200 m³. Los resultados se presentan en la siguiente Tabla:

Fuentes de materiales en el predio	
Fuente de material	Volumen (m ³)
Zona del terminal marítimo	281.200
Excavación del canal del Dique	88.000
Zona costado sur	269.000
Total disponibilidad	639.200

Fuente: Estudio complementario. Sociedad Portuaria Puerto Bahía, junio 2010.

Medio socioeconómico

El proyecto portuario está ubicado en el sitio denominado La Pulga, en el corregimiento de Santa Ana, del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar y consta de dos terminales, el terminal marítimo ubicado en la Bahía interior, de Cartagena entre la desembocadura del Canal de Dique y la Ciénaga Honda, y un terminal fluvial sobre la margen izquierda del Canal del Dique, en cuyas inmediaciones se encuentran asentadas comunidades afrocolombianas, que tienen usos tanto en la bahía como en el Canal del Dique, en esta Área de Influencia Directa-AID se identificaron cinco comunidades étnicas: los Consejos Comunitarios de Comunidades Negras de la Unidad Comunal de gobierno rural de Pasacaballos, Ararca, Santa Ana, Caño del Oro y Bocachica.

Participación ciudadana: se adelantó el proceso de Consulta Previa con las comunidades afrocolombianas identificadas, lo anterior en cumplimiento de lo establecido en la normatividad vigente, relacionado con la participación de las comunidades negras, en particular en lo dispuesto en la Ley 70 de 1993, la Ley 99 de 1993 y Decreto 1220 de 2005.

Personal estimado en las etapas de construcción y operación: la demanda de mano de obra se presenta de acuerdo con el tipo de actividad a desarrollar. Se estima que el proyecto puede empezar con 100 empleos directos, alcanzar alrededor de 200 empleos directos y 1000 indirectos en la etapa de construcción, para luego disminuir a 50 empleos directos y 250 indirectos en la etapa de operación."

Que el concepto técnico 2002 del 19 de agosto de 2010, presenta las siguientes consideraciones:

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

De la Descripción del Proyecto

"Se considera que la infraestructura para el terminal marítimo, terminal fluvial y para las facilidades en tierra, así como las actividades propuestas para la construcción y operación para el desarrollo portuario del "Terminal Multipropósito Puerto Bahía" de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., en general son correctas y están acordes con los objetivos del proyecto.

El trazado propuesto para la vía de comunicación entre los dos terminales y para la tubería de distribución de hidrocarburos al terminal marítimo se deberá ubicar dentro de los predios del proyecto.

De acuerdo con algunas de las actividades propuestas, fueron considerados unos supuestos, relacionados con la construcción de unas obras por parte de Comagdalena, las cuales existe cierta incertidumbre de construcción a futuro, por tanto la empresa al partir de dicho supuesto, omitió la identificación de determinados impactos por efecto de ciertas actividades. (...)

Teniendo en cuenta el trazado de tuberías propuestas para la distribución de hidrocarburos desde el terminal de graneles líquidos hasta el terminal marítimo y según los planes del proyecto, para la etapa 1 del terminal marítimo la tubería llegará hasta el terminal que se construirá en esta etapa, para la etapa 2 del terminal marítimo, la tubería llegará hasta la ampliación que se propone para este terminal, lo que supone que habrá una variación del trazado, siendo de menor longitud para la etapa 2, que para la etapa 1 del proyecto.

De otra parte, teniendo en cuenta que el desarrollo del proyecto se llevará a cabo en las inmediaciones en las que se encuentran asentadas cinco comunidades afrocolombianas, que tienen usos tanto en la bahía como en el Canal del Dique, se considera pertinente su inclusión en el proceso de la Consulta Previa.

En relación con el manejo de cargas peligrosas y una vez evaluado la información presentada por la empresa, este Ministerio considera que no es claro el tipo de sustancias, materiales o residuos peligrosos que se manejarán en el puerto. En tal sentido, es importante resaltar que la Oficina Jurídica de este Ministerio, considera frente al manejo de los residuos peligrosos, lo siguiente:

"La viabilidad de introducir al país residuos tóxicos, cualquiera sea el propósito, es un tema que ha sido objeto de un amplio desarrollo normativo y jurisprudencial, según se advierte del siguiente recuento:

Como punto de partida, es importante referirse a la Constitución Política, que en su artículo 81 prohibió la introducción al territorio nacional de residuos tóxicos y nucleares.

El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial expidió la Resolución 189 de 1994, que en su Artículo Segundo hizo extensiva la prohibición del Artículo 81 de la Constitución Política a todos los residuos peligrosos, al consagrar que "ninguna persona podrá introducir al territorio nacional residuos peligrosos".

Posteriormente, a través de la Ley 253 de 1998, se aprueba en Colombia la Convención de Basilea. Sobre el particular, es importante advertir que a través de la misma se acuerdan unas reglas para el control al movimiento transfronterizo que residuos peligrosos, pero se deja a la soberanía de cada país la determinación para remitir o prohibir el ingreso de residuos peligrosos a su territorio.

En el año de 1998 se expidió la Ley 430, en la que se hizo precisión sobre el alcance de la prohibición para introducir residuos peligrosos al país, advirtiendo que la misma estaría referida al "ingreso y tráfico ilícito de residuos peligrosos de otros países, que Colombia no esté en la capacidad de manejar de manera racional y presenten riesgos exclusivos e inaceptables". Agrega esta Ley en el Artículo Tercero que "Ninguna persona natural o jurídica podrá introducir o importar desechos peligrosos sin cumplir los procedimientos establecidos para tal efecto en el Convenio de Basilea y sus anexos" y agrega a través del Artículo Cuarto que "Quien pretenda introducir carga en la cual se detecte la presencia de desechos peligrosos al territorio nacional o introduzca ilegalmente esta carga, deberá devolverla sin ninguna dilación y bajo su exclusiva responsabilidad, sin perjuicio de las sanciones penales a que haya lugar".

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

En consecuencia, la Ley 430 de 1998 condicionó la introducción al país de residuos peligrosos a la capacidad de manejo de los mismos, a la ausencia de riesgos inaceptables y al cumplimiento de las condiciones establecidas en el Convenio de Basilea. Todo esto podría en realidad interpretarse como una forma de viabilizar, bajo el cumplimiento de tales condiciones, la introducción al país de residuos peligrosos que había quedado prohibida de manera general en la Resolución 189 de 1994. Es así como la Corte Constitucional entró a analizar una posible contradicción de la Ley 430 de 1998 con el Artículo 81 de la Constitución Política concluyendo, en sentencia C-771 del 10 de diciembre de 1998, que las normas acusadas eran exequibles, pero condicionadas por el entendimiento de que solo podrían ser introducidas al país aquellos residuos peligrosos que no corresponden a los desechos tóxicos y nucleares a que se refiere el Artículo 81 y de la Constitución Nacional y que pudieran ser manejados en una forma apropiada, sin resultar lesivos de derechos fundamentales tales como la salud, la vida y la integridad física de las personas y medio ambiente.

El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial derogó la Resolución 189 de 1994 a través de la Resolución 809 de 2006. Luego el mismo Ministerio expidió la Resolución 1402 de 2006, en la que prevé que cualquier movimiento transfronterizo de residuos peligrosos, diferentes a los tóxicos y nucleares, deberá dar cumplimiento a lo establecido en el Convenio de Basilea, la Ley 430 de 1998, la Ley 99 de 1993 y sus disposiciones reglamentarias.

Por último, se expide la Ley 1262 de 2006, que en su Artículo Cuarto establece, sin ningún tipo de condicionamiento, que queda prohibida la introducción, importación o tráfico de residuos o desechos peligrosos al territorio nacional por parte de cualquier persona natural o jurídica, de carácter público o privado.

En consecuencia, puede afirmarse que en la actualidad existe una prohibición constitucional para introducir al territorio nacional residuos nucleares y desechos tóxicos y una prohibición legal para introducción, importación o tráfico de residuos al territorio nacional."

De acuerdo con lo anterior, por un lado, está prohibido introducir al territorio nacional residuos nucleares y desechos tóxicos y una prohibición legal para introducción, importación o tráfico de residuos al territorio nacionales. Por el otro, dado que no es clara la solicitud presentada por la empresa frente a la posibilidad de manejar carga peligrosa y los procedimientos a realizar, no se considera viable autorizar el manejo de este tipo de materiales."

Conceptos Técnicos Relacionados

Concepto Técnico de la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique - CARDIQUE

"En relación con el Área de Influencia Directa-AID del proyecto, ésta se ha definido integrando los componentes biótico, abiótico y social, por lo que se entiende que su mayor alcance es la definición del AID social, mientras que el AID físico-biótico se encuentra incluida dentro de ésta. De todas maneras, se considera importante aclarar que el AID físico y biótico debe incluir el área terrestre, fluvial y marina de construcción y operación del terminal fluvial (sobre el canal del Dique) y del terminal marítimo (sobre la bahía de Cartagena), incluyendo la zona del canal de acceso de entrada de los buques al terminal marítimo y la zona de dársena y maniobras, así como la zona de Ciénaga Honda.

Para el medio socioeconómico, en el AID están ubicadas cinco comunidades afrocolombianas pertenecientes a los corregimientos de Pasosbalce, Santa Ana, Caño del Oro y Boacónica y al centro poblado de Ararca."

En cuanto a la caracterización ambiental

"De acuerdo con el documento "Estudio de Impacto Ambiental - Terminal Multipropósito Puerto Bahía" allegado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. dentro de la solicitud de licencia ambiental, así como lo observado durante la visita de campo realizada por el grupo de evaluación, se efectúan las siguientes consideraciones en relación con la pertinencia y alcances de la caracterización ambiental realizada en el sector por intervenir con la construcción de la infraestructura portuaria.

Del Medio Abiótico

673

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

En relación con la caracterización del componente físico se considera que los aspectos relacionados con la geología, la geotecnia, los suelos, la hidrología, la calidad del agua y sus usos, la hidrogeología, la oceanografía y los aspectos relacionados con los componentes atmosféricos identificados de la línea base son correctos y corresponden a las características y condiciones observadas en el área de influencia del proyecto. A partir de dicha línea base, se tienen los siguientes comentarios:

- Teniendo en cuenta la información presentada en lo correspondiente a la Morfología de fondos, se presenta una descripción muy detallada del proceso de sedimentación que se ha venido presentando en la Bahía de Cartagena, debido a los aportes del Canal del Dique, los cuales son el resultado de diferentes trabajos de rectificación que ha sufrido dicho canal. Según esto se concluye que hay un predominio en la dirección norte en el avance superficial de la deposición de los sedimentos. En la profundidad se alejan en dirección Noroeste; estas direcciones de deposición y de disminución de profundidades en la Bahía son prácticamente contrarias a la ubicación del proyecto, ya que el mismo se plantea en el sector sur de la Bahía, en una zona "protegida" ante este proceso por la prolongación de la lengüeta occidental. Esto se justifica de una mayor manera con el análisis realizado del proceso de disminución de profundidades disponibles en el sector de las lengüetas, el cual concluye que el proceso de avance de las isóbatas en la Bahía de Cartagena, es especialmente manifestado en la zona de la desembocadura del Canal del Dique, siendo menos acentuado al este y oeste de las lengüetas. La dirección del vertido del Canal del Dique, la cual cambió por obras de dragado de mantenimiento en la boca siendo más manifiesta después de la consolidación de la isla de la desembocadura. Además de este avance que se presenta en las lengüetas en la desembocadura del Canal, vale la pena aclarar que el de la lengüeta izquierda se ha visto disminuido, de 110 m/año entre 1992 y 1998 a 18,27 m/año en el período 1998-2002, mientras que el de la lengüeta derecha presenta aproximaciones en los valores de variación anual de la línea de costa de 78,33 m/año entre 1992 y 1998 y de 98,28 m/año entre los años 1998 y 2002, lo que quiere decir que se presenta una mayor sedimentación hacia el lado opuesto donde se plantea el desarrollo del proyecto, lo que garantiza que estos procesos que se presentan en la Bahía de Cartagena debido a los aportes del Canal del Dique no interferirán con la disponibilidad de profundidades que requiere el mismo. De todas maneras es importante establecer un monitoreo de la línea de costa donde se ubicará el proyecto, con el fin de determinar las variaciones que se puedan presentar por el desarrollo de la infraestructura portuaria propuesta, y teniendo en cuenta que se ubica la flecha que separa la Ciénaga Honda de la bahía de Cartagena.
- El muelle fluvial proyectado se ubica en un sector muy cercano a la desembocadura del Canal del Dique, a la altura del K112+450. En este sector se presenta una reducción del ancho del canal navegable, debido a la cantidad de barcazas que se encuentran fondeadas del lado de la orilla de Pasosbellos. El proyecto propone una excavación de la orilla del canal, con el fin de no interferir con el ancho de canal navegable disponible en el sector. Se tuvieron en cuenta las características hidráulicas de la sección que se conformará con la excavación propuesta, y se determinó que la velocidad que se presentará en aguas medias se encuentra dentro del rango de variación de la velocidad de flujo del canal. Es importante resaltar que a pesar de esta verificación, y de la relación de esta obra con las obras proyectadas realizar por el gobierno nacional con el fin de detener el proceso de sedimentación que se presenta en el canal del Dique, se debe garantizar que no se presentará una sedimentación en la nueva sección conformada, teniendo en cuenta que con la ampliación, se disminuye la velocidad del flujo en el sector, interviniendo esto en la capacidad de transporte de material sólido que puede depositarse y presentar problemas para la navegación que se presenta en el Canal del Dique. Por esto se hace necesario realizar un monitoreo aguas arriba de la sección a ampliar, a lo largo de la misma, y aguas debajo de esta, antes del comienzo de las obras y posterior a la culminación de las mismas, con el fin de establecer el comportamiento que tendrá el transporte de sedimentos que se presenta en este sector y poder comprobar que el proyecto no lo modificará. Sin embargo, de acuerdo con información que existe en este Ministerio sobre el plan de restauración del Canal del Dique, las obras a desarrollarse por el Gobierno Nacional solamente tienen el alcance de realizar angostamiento del canal y en un plazo que se extiende hasta el 2013, y la posible construcción de la esclusa está sujeta a aprobación y a modelaciones futuras y su construcción es incierta; por lo anterior la propuesta de construir la dársena de maniobras y el muelle en el costado izquierdo del canal del dique adolece de una modelación hidráulica que permita determinar las posibles afectaciones por procesos erosivos e inestabilidad de bancas en las márgenes del canal del dique por la ejecución de dicha obra, debido al angostamiento del canal y consecuente confinación de flujo. Por lo anterior no se autorizará la construcción de la dársena de maniobras del muelle fluvial hasta tanto no se presente para evaluación y

bmj

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

aprobación de este Ministerio las siguientes modelaciones para la construcción de la dársena de maniobras:

1. Obra dársena - sin ningún tipo de intervención en el canal del dique por parte del Gobierno Nacional.
2. Obra dársena - intervención en el canal del dique solo Obras de angostamiento.
3. Obra dársena - intervención en el canal del dique Obras de angostamiento y esclusa, cada una con sus respectivas medidas de manejo ambiental si los resultados que arrojen las modelaciones ameritan de dichas medidas

- En cuanto a la calidad de aguas:

CAMPAÑA INVENMAR

El mercurio y el cobre fueron detectados en plantas muestreadas, así como en las muestras de sedimentos y de agua. Al comparar los resultados obtenidos, con otros realizados en el Canal del Dique por el HIMAT-INGEOMINAS en el año 1991, los valores obtenidos son muy bajos (valor máximo encontrado de 1,11 µg/l).

CAMPAÑA PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA

No se presenta contaminación por metales en el área de estudio, ya que los muestreos realizados de cobre, mercurio y cromo se encuentran en todas las estaciones monitoreadas por debajo de los niveles de detección en el laboratorio.

Se debe tener especial cuidado en el monitoreo y análisis de resultados de parámetros como los sólidos suspendidos, los coliformes totales, este último sobre todo en el Canal del Dique.

CAMPAÑA INCOPLAN

En forma general la E1 ubicada en el extremo nor-oriental de la Ciénaga Honda, presentó los mayores valores de contaminación por materia orgánica de las cinco (5) estaciones monitoreadas.

Los coliformes totales en las E4 (Ciénaga Honda) y E5 (Canal del Dique) presentaron concentraciones apreciablemente altas, encontrándose éstas muy por encima de la norma para contacto primario y secundario del Decreto 1384-84.

Teniendo en cuenta lo anterior y utilizando el análisis de los Índices de Calidad Ambiental - ICA aplicados a los resultados obtenidos en los muestreos por la empresa, para cada uno de los cuerpos de agua que hacen parte del Área de Influencia del proyecto, se concluye que la calidad de agua en la Bahía de Cartagena y la Ciénaga Honda se encuentran dentro de una categoría considerada Buena y el Canal del Dique se clasifica dentro de una categoría considerada como marginal. Este resultado es importante tenerlo en cuenta para los monitoreos que se desarrollarán durante las etapas de construcción y operación del proyecto, con el fin de contar con unos correctos análisis de resultados que permitan la comparación y el establecimiento de posibles variaciones en la calidad del agua por el desarrollo del proyecto.

- En cuanto a la caracterización de sedimentos:

CAMPAÑA PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA

En todas las estaciones analizadas predominan las arenas (> 63%) por lo que no se reconocen mayores diferencias en cuanto a la granulometría en el área de estudio.

Se destaca mayor contaminación por metales pesados y similitud fisicoquímica en inmediaciones del Canal del Dique; heterogeneidad en las estaciones restantes con menor contaminación por metales pesados y mayor incidencia de las aguas maternas.

No se reconoce contaminación por mercurio en las estaciones evaluadas, ya que para todas ellas los niveles fueron inferiores a los límites de detección en el laboratorio.

CAMPAÑA INCOPLAN

La E2 (Bahía) presenta el mayor porcentaje de finos, seguida de la muestra tomada en la E1 (Ciénaga) y la muestra tomada sobre el canal (E5) el menor porcentaje de finos.

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

A pesar que las características presentadas por el sedimento evaluado son favorables para la retención de metales pesados, las concentraciones de éstos en su mayoría estuvieron por debajo del límite de detección, encontrándose solo cromo hexavalente y zinc en bajas concentraciones.

La estación ubicada en el Canal del Dique presentó las mayores concentraciones de metales estudiados tanto en agua como en sedimentos.

- En cuanto a la calidad del aire en el sector donde se desarrollará el proyecto es buena, obteniendo en los resultados el promedio más bajo de PM_{10} se presenta en la estación más alejada de Pasacabailos, y el promedio más alto se ubica en la estación que se encuentra dentro de este corregimiento.

- El monitoreo de ruido realizado para establecer la línea base en este tema concluye que el promedio de las mediciones realizadas en las estaciones analizadas cumple con el requisito para zona industrial (< 80 dBA). La estación 3 en el Colegio José María Córdoba en Pasacabailos, no se cumple la norma de ruido para el período diurno en instituciones educativas (85 dBA). En las estaciones Barú Shrimp y AMIC, las cuales son las más cercanas a la zona del proyecto, los registros son bajos (< 60 dBA), pues no hay mucha actividad generadora de ruido en la zona.

Medio biótico:

El estudio presenta una caracterización general de la flora del Área de Influencia Indirecta-AII del proyecto, incluyendo la de la bahía de Cartagena y la zona del Canal del Dique, la cual permite establecer los tipos de vegetación predominante en la zona, así como las principales especies que la componen. Para el Área de Influencia Directa-AID, se especifican claramente los tipos de cobertura vegetal presente, así como el área que las delimita, siendo las áreas sin vegetación la de mayor importancia seguidas del bosque sub-xerofítico y del manglar.

En relación con los ecosistemas de manglar existentes en el AID, el estudio presenta los resultados obtenidos tanto de la zona puntual donde se desarrollará el proyecto, como de las áreas adyacentes al mismo. Se considera sin embargo, que las áreas más importantes a tener en cuenta son las áreas de manglar de la Ciénaga Honda en los sectores norte, noreste y sureste específicamente, debido a su proximidad con el área del proyecto, las cuales estarán sometidas a constante presión durante las etapas constructivas y quizá en las operativas. Específicamente en el sector norte de la ciénaga y de acuerdo con el plano 4.1- Zonas a intervenir por el proyecto, así como lo observado durante la visita de evaluación, se considera evidente la tala de algunos parches de mangle (compuesto básicamente por especies de *Avicennia germinans*, *Laguncularia racemosa* y *Rhizophora mangle*), para la construcción del terminal marítimo y la posible tala en la zona adyacente a la zona que limita las antiguas piscinas camaroneras (zona noreste y sureste-suroeste).

En el área del Canal del Dique donde se construirá el terminal fluvial, aunque no fueron caracterizadas por el estudio las zonas de manglar, durante la visita de evaluación se observó la presencia principalmente de parches de *Laguncularia racemosa*, las cuales se consideran que serán intervenidas durante la excavación para construcción de la dársena, en la cual se construirá el muelle fluvial.

Se considera necesario por lo tanto que se implementen medidas de manejo que minimicen el impacto que causará sobre las áreas de manglar, la construcción tanto del terminal marítimo como del fluvial.

En cuanto al Bosque sub-xerofítico del AID (denominado matorral en los planos presentados por el estudio), son más representativas las áreas de esta cobertura vegetal que las de manglar, siendo por lo tanto mayor su intervención por la construcción tanto del terminal marítimo como del terminal fluvial. En la zona del predio al sur de la carretera que comunica Pasacabailos con Playa Blanca, al occidente del Canal del Dique, la vegetación del bosque sub-xerofítico (matorral en los planos presentados por el estudio), conformada básicamente por especies de *Acacia farnesiana* será intervenida por la ampliación en etapa II la zona del terminal fluvial, por lo que se considera necesario que se indiquen específicamente las medidas de manejo que se implementarán para minimizar este impacto.

En relación con la fauna, el estudio presenta a través de fuentes secundarias, información general de los grupos de vertebrados existentes en la región. Los datos son relevantes, en cuanto a que se evidencia una mayor abundancia del grupo de las aves en relación con los demás grupos y dentro de éste, las presencia de especies migratorias así como de especies con algún grado de interés. Por esta razón, con la tala de la vegetación, estas serán evidentemente las más afectadas.

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

en especial en la zona del manglar donde se evidenció mayor diversidad de especies. Se deberán indicar por lo tanto las medidas que minimicen este efecto.

Para los demás grupos, también resulta importante la presencia a nivel regional de especies en vía de extinción o incluidas en los listados CITES, ya que por su capacidad de desplazamiento pueden encontrarse también en la zona del proyecto. Se considera por lo tanto, que el proyecto deberá tener en cuenta dentro de las medidas de manejo ambiental, el diseño de medidas que eviten o minimicen la afectación sobre las especies identificadas por estudio en la región con alguna categoría de amenaza o de vulnerabilidad, así como endémicas para la región. En especial se deberán aplicar medidas que protejan de cualquier afectación las siguientes especies, sus hábitats o sitios de alimentación o refugio: las aves migratorias: *Actitis macularia* y *Anas discors*; dentro de las especies de aves de interés: *Chauna chaveria*, por ser una especie casi endémica de Colombia; dentro de los reptiles: el caimán aguja (*Crocodylus acutus*), especie en vía de extinción en el país y las tortugas: *Geochelone carbonaria* (morrocoy); las de agua dulce (*Trachemys scripta ornata* y *Podocnemis lewyana*) y las marinas: tortuga carey (*Eretmochelys imbricata*), tortuga verde (*Chelonia mydas*), el guamo o gogo (*Caretta caretta*).

En relación con la fauna terrestre, costera y marina presente en el Área de Influencia Directa-AID del proyecto, el estudio presenta registros de información primaria sólo para los grupos de vertebrados.

Los resultados mostraron una baja abundancia de la fauna en general, con excepción de las aves, debido entre otros factores al corto tiempo de los trabajos realizados en los diferentes coberturas vegetales presentes, a factores climáticos y a la fuerte intervención de la zona; sin embargo, el mismo estudio indica que a pesar de esto, las condiciones actuales favorecen la presencia de por lo menos 200 especies faunísticas, por lo que se infiere la presencia en la zona de un mayor número de especies para todos los grupos de vertebrados terrestres. Por lo tanto, se considera que se deberán establecer medidas de manejo que minimicen la afectación de estas especies durante la construcción y operación del proyecto, en especial de las aves por la tala y remoción de la vegetación que requerirá el proyecto (manglar, bosque seco y humedales en zona de piscinas).

Igual que para el AII, dentro de la fauna del Área de Influencia Directa-AID del proyecto se identificaron especies endémicas, migratorias o con alguna categoría de amenaza o de vulnerabilidad, por lo que los programas de manejo deberán incluir medidas adicionales que las protejan. Se consideran de especial importancia aquellas identificadas en la zona como casi endémicas en Colombia como las guacharacas (*Ortalis garrula*) o con alguna categoría de amenaza como la tortuga morrocoy (*Chelonoidis carbonaria*) y la hicoles (*Trachemys scripta*). En cuanto a los mamíferos, aunque el estudio indica que los habitantes de la zona han determinado la presencia no muy frecuente ya, de algunas especies de mamíferos como el venado *Odocoileus virginianus tropicalis* (CR) y el jaguar *Panthera onca panthera* (VU), es importante indicar que estas especies se encuentran dentro las especies silvestres amenazadas en el territorio nacional, de acuerdo con la R. 383 de 2010 del MAVDT, por lo que se considera que se deberán incluir dentro de las medidas diseñadas para la protección de la fauna con alguna categoría de amenaza o vulnerabilidad, a estas especies.

Las medidas de manejo ambiental deberán incluir la compensación de zonas de manglar y bosque sub-xerófito por intervenir, así como la compensación del área del humedal artificial que se ha formado en la zona de piscinas que será intervenido y que ha servido de refugio y hábitat de muchas especies de la zona, a través de la revegetación en zonas cercanas al proyecto, de tal manera que se ademe el área de alimentación y refugio de la fauna existente y la vez se asegure la conectividad de las coberturas vegetales presentes, en especial de las existentes sobre las márgenes del Canal del Dique (fluvial) en la zona del proyecto y las existentes en la Ciénaga Honda y la zona costera.

En cuanto a los ecosistemas marinos, no se identifica la presencia de praderas de fanerógamas para el AID del proyecto, aunque de acuerdo con el mapa de ecosistemas costeros y marinos de Colombia, estas no se localizan en el AID del proyecto. No se considera por lo tanto que éstas se vean afectadas por el proyecto, aunque sí se evidencia su presencia en los monitoreos realizados en el área, se deberá reportar su presencia.

En relación con las poblaciones de peces en la bahía, aunque el estudio indica que han sufrido disminución de sus poblaciones en las últimas décadas, la construcción del terminal marítimo y fluvial, así como sus operaciones, pueden contribuir a la afectación de la calidad del agua y de los sedimentos de la zona costera y fluvial en el AID del proyecto, entre otros impactos, y por lo tanto de las poblaciones de peces marinos y marino-estuarinos, presentes comúnmente dentro de las pesquerías artesanales de los habitantes de la zona. La presencia en la zona de construcción del proyecto, de especies de peces reportados como amenazados en todo el territorio nacional

GTS

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

(Resolución 383 de 2010), indica que se deberán aumentar los esfuerzos por la protección de estas especies, por lo que se considera que se deberán diseñar dentro del Plan de Manejo Ambiental medidas de manejo para la protección de estas especies: Chivo (*Ariopsis bonillai*), Róbalo (*Centropomus undecimalis*), mojarra rayada (*Eugerres plumieri*) y lebranche (*Mugil fixa*), entre otros, así como de las actividades pesqueras que se lleven a cabo en los sitios cercanos al proyecto como Pasacaballos, especialmente en Ciénaga Honda y de la salida del Canal del Dique, que pueden ser afectados además por el elemento en el tránsito de buques en esta zona.

En relación con el mejoramiento de la calidad de la actividad pesquera en esta zona de la bahía, y la disminución del recurso pesquero, el estudio sugiere acciones tales como dotación de artes adecuados para la pesca de altura y otros accesorios que disminuyan la presión del recurso, así como la diversificación de actividades productivas y fortalecimiento de la organización social, actividades que podrían involucrarse dentro de los programas sociales del proyecto.

Por otra parte, no se habla de las poblaciones de peces de Ciénaga Honda, aunque se infiere del estudio que cuando se habla de Pasacaballos, se incluye este sitio de pesca.

En cuanto a la macrofauna, se considera importante la prohibición por parte de la Empresa de las actividades de deslastre de las aguas de los buques que llegan a puerto, con el fin de evitar la invasión de organismos exóticos que puedan afectar los ecosistemas naturales existentes en esta zona de la bahía, especialmente en la Ciénaga Honda, ya que la llegada de organismos invasores a través de las aguas de lastre puede afectar la pesca artesanal existente, alterar los sistemas de drenaje de los estuarios presentes y dificultar la navegación, o traer consigo enfermedades que afectan a los pobladores de la región.

Los resultados de los monitoreos del zooplancton realizados en la bahía de Cartagena, Ciénaga Honda y Canal del Dique, muestran resultados que indican diferencias en la estructura de estos cuerpos de agua, debido primordialmente a que los primeros corresponden a aguas marinas y estuarinas, mientras la desembocadura del Canal del Dique, frente a la zona de proyecto, tiene una gran influencia de aguas dulces. Los valores de similitud corroboran este hecho, siendo similares las especies encontradas en las aguas de la Bahía y Caño del Oro, y por otra parte entre las estaciones E4 (Ciénaga Honda) y E6 (Canal del Dique), por lo que los monitoreos que se realicen durante la construcción y operación del proyecto deberán tener en cuenta estos resultados al comparar los resultados y estimar las posibles afectaciones de estas poblaciones durante la etapa de construcción y de recuperación durante la operación.

Por otra parte, no parece probable la afectación de las formaciones corallinas existentes en la bahía debido al proyecto, ya que estas se localizan fuera del Área de Influencia Directa-AID del mismo. Sin embargo, se considera importante requerir que durante el monitoreo de comunidades de fondo y de sedimentos en la zona, se verifique la presencia y estado de estas comunidades en el AID del proyecto, y se reporte en los documentos ICA su presencia con miras a su seguimiento.

En términos generales, la densidad encontrada en la zona para el bentos de fondo (marino y de agua dulce), fue baja. Sin embargo, existen diferencias entre los resultados presentados por el estudio en las campañas del 2007 y la del 2008 que indican incertidumbre en los resultados presentados. Por lo tanto, y aunque no se requerirá la realización de dragados hidráulicos, debido a que la zona presenta profundidades suficientes para la operación de los buques, sí se requerirá la remoción de material de fondo y la intervención de la zona marina durante la construcción del muelle principal, del viaducto y el muelle de servicios del Terminal marítimo, el igual que durante la excavación de la zona de drenaje para construcción del muelle fluvial en la orilla izquierda del Canal del Dique, por lo que se considera necesario que se realicen monitoreos durante la construcción de las estructuras portuarias que permitan al compararlos con los monitoreos previos, establecer cambios debidos al proyecto y ajustar las medidas de manejo ambiental diseñadas. Igualmente se requerirán de monitoreos posteriores para establecer el estado de recuperación de los mismos.

Medio Socioeconómico

Respecto a los lineamientos de participación, se verificó en la visita de evaluación que las autoridades municipales y de control del Distrito de Cartagena tenían suficiente información sobre el proyecto y algunas habían participado en todo el proceso. En la visita a la Personería Distrital, no se registraron quejas relacionadas con la construcción del proyecto portuario.

Sobre el Área de Influencia Directa-AID del proyecto se resalta la presencia de los cinco Consejos Comunitarios de Comunidades Negras, quienes participaron en la caracterización de sus territorios, así como en las demás etapas de elaboración del Estudio de Impacto Ambiental, durante el proceso de consulta previa que se llevó a cabo. De acuerdo con el estudio y lo

(10)

may

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

observado, estas comunidades tendrán que continuar interactuando con el proyecto de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía, toda vez que actividades tradicionales como la pesca y la movilización de sus pobladores se realiza en la misma área, en la Bahía de Cartagena y especialmente con la comunidad de Pasacaballos ubicada frente donde se construirá el proyecto portuario."

En relación con la zonificación ambiental

"De acuerdo con la identificación de impactos desarrollada en el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto Terminal Multipropósito de Puerto Bahía - Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., se tienen los siguientes comentarios:

Medio Abiótico

Durante la etapa de construcción los impactos significativos que se identifican son: el cambio en topografía de fondo (agua), cambio en la topografía del suelo, pérdida de suelo, compactación, cambio en los patrones de drenaje naturales y cambio en el uso del suelo. Las actividades susceptibles de producir mayor cantidad de impacto durante esta etapa son: la adecuación de terrenos, la construcción del muelle fluvial, la instalación de infraestructura para manejo de carga, contingencia, administración, parqueo, talleres, camamiento y la construcción de la vía de intercomunicación de Terminales. En menor medida la excavación de la dársena de atraque, construcción del viaducto, instalación de tubería de distribución de carga líquida y la instalación de infraestructura para servicios (PTAR, almacenamiento agua potable, redes eléctricas).

Durante la etapa de operación el impacto significativo que se identifica es la compactación (suelo). Las actividades susceptibles de producir mayor cantidad de impacto durante esta etapa son: la movilización de personal y de maquinaria, quipos, insumos, vehículos.

Medio Biótico

El estudio contempló los impactos generados por el proyecto con las actividades generales tales como la construcción del terminal marítimo o la construcción del terminal fluvial, sin entrar a analizar aquellos correspondientes a las obras específicas de tales actividades. Sin embargo, de la visita de evaluación se pudo establecer que sobre el medio biótico el proyecto de construcción en tierra tanto del terminal marítimo como del fluvial, así como de las obras conexas tales como la construcción de la vía de comunicación de los terminales, construcción del terminal de hidrocarburos, adecuación de futura zona de expansión (zona franca), entre otras, generarán impactos ambientales tanto a la vegetación y fauna terrestre como a vegetación y fauna costera y marina.

Durante la construcción de las obras en tierra, se aprovecharán algunas áreas de manglar de las zonas de la Ciénaga Honda que colindan con el proyecto, al igual que sobre la margen izquierda del Canal del Dique, donde se construirá el terminal fluvial. Las zonas del bosque xerofítico existente serán tales totalmente en el área de construcción de terminal marítimo lo mismo que el existe en la zona del terminal fluvial. Igualmente y aunque el estudio indica que la fauna es la zona es escasa por la intervención a que ha sido sometida, se han reportado tanto a nivel regional como local especies en categorías de amenaza o vulnerabilidad, endémicas, migratorias o con algún interés. Se considera por lo tanto que el Plan de Manejo debe tener incluidas las medidas de manejo que se implementarán para minimizar los impactos ambientales sobre la fauna presente en estas coberturas vegetales que serán intervenidas, en especial las que tienen alguna categoría de amenaza, así como las medidas compensatorias acordes con las áreas y coberturas vegetales por intervenir.

Debido a la existencia de antiguas piscinas camaroneras en la zona de futura expansión (zona franca), se deberá rellenar y explanar para lograr el nivel adecuado. Esta actividad requerirá de la tala y remoción de la vegetación que fue cubriendo la zona, una vez se dejó de usar como zona camaronera, la cual está constituida básicamente por vegetación de pantano, algunos árboles de propios del bosque xerofítico así como especies de manglar. Igualmente, tal como lo plantea el mismo estudio y se observó en la visita, esta zona se ha convertido en zona de pasto, refugio y alimentación de variada fauna en especial de aves, por lo que su relleno implicará la pérdida de un área que además de lo anterior, conecta actualmente los hábitats presentes en la zona marítima y costera con los existentes sobre el Canal del Dique. Este Ministerio considera por lo tanto que se deberá tener en cuenta dentro de las estimaciones de áreas por remover y dentro de las compensaciones por establecer, la vegetación de manglar y bosque existentes en esta zona y la compensación por desaparición de esta zona de refugio y hábitat de especies de fauna.

676

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

La construcción del terminal marítimo requerirá entre otras actividades de la remoción de un pequeño cerro que se localiza cerca de la zona de piscinas camaroneras y el material que se remueva será utilizado en parte para el relleno de la futura zona de expansión. Esta actividad causará la desaparición del cerro, así como la tala de la vegetación arbórea existente y del desplazamiento de la fauna que habita o hace uso del área. El capítulo de demanda, uso y aprovechamiento de recursos del estudio complementario entregado por la Empresa, indica que la vegetación corresponde a la del bosque seco tropical, con la presencia de especies de trupillo, zarza y otras, y de especies de aves, características que fueron evidentes en la vista de evaluación. Se considera por lo tanto, primero, que el Plan de Manejo deberá tener incorporado la compensación por la afectación ambiental que se generará sobre las coberturas vegetales y la fauna en esta área.

En relación con las obras marítimas, el proyecto indica que no requiere de dragado en la bahía de Cartagena, en el canal de acceso al terminal, ni en la zona de dársena de maniobras, por lo que no se considera que, en la etapa de construcción esta zona sea interrumpida y afectada las comunidades bióticas allí presentes. Sin embargo, la construcción del viaducto que comunica el terminal con el muelle y la construcción del muelle principal y del muelle de servicios, así como la extensión del mismo en una segunda etapa, implicará la intervención del fondo marino y de las comunidades marinas presentes, durante la colocación de los pilotes en concreto y la colocación de losas de concreto, entre otras actividades. Por lo tanto el plan de manejo debe considerar el monitoreo de estas comunidades hidrobiológicas, en especial sobre las especies fónicas reportadas como amenazadas o en peligro de extinción.

En cuanto a las obras fluviales, una de las actividades más impactantes será la excavación para conformación de la dársena y construcción del muelle, ya que se removerán entre 12 y 25 metros lineales de suelo orgánico hacia la parte terrestre, incluyendo la vegetación existente. Esta actividad, al igual que la colocación del tablero de metal, causará turbiedad por remoción de sedimentos, así como afectación de las comunidades bióticas presentes en la zona. Aunque la caracterización presentada por el estudio indica baja densidad de las comunidades hidrobiológicas sobre el canal del Dique, se considera necesario que se monitoreen estas comunidades para establecer posibles afectaciones, en especial sobre las comunidades fónicas y de bentos de fondo.

Para la etapa de operación del proyecto, las actividades de manejo de cargas en general pero especialmente el manejo de granules sólidos y líquidos, pueden causar los mayores impactos a los componentes bióticos, en especial al aire por la emisión de partículas y de gases y olores por el manejo de hidrocarburos; así mismo se pueden presentar posibles contingencias por derrames de los granules líquidos que se manejarán en los dos terminales, afectando los suelos y las aguas superficiales existentes, tanto en la bahía como en el canal del Dique.

Medio socioeconómico

En relación con los impactos identificados para el medio socioeconómico se consideraron las dinámicas de los asentamientos humanos, las actividades socioeconómicas y la afectación al patrimonio cultural, teniendo en cuenta la condición étnica; pero no se analizaron involucrando el componente étnico relacionado con las comunidades afrodescendientes presentes en el AID, incidiendo en el territorio. No obstante esta falencia se supera en las medidas propuestas, en las cuales hubo participación activa de dichas comunidades étnicas del Área de Influencia Directa."

"Proceso de Consulta Previa con las Comunidades Afrodescendientes"

En lo relacionado con la identificación de minorías étnicas dentro del proyecto portuario, proceso referenciado en el numeral 1- Antecedentes del presente concepto técnico, y en concordancia con las certificaciones expedidas, el Ministerio del Interior y de Justicia en el oficio No. OF1109-7720-DCN-0230 de 16 de marzo de 2009, certifica que "revisadas las bases de datos de Consejos Comunitarios y Organizaciones de Base existentes en esta Dirección sobre comunidades negras, SE REGISTRA información de comunidades negras de Pasacaballo, Ararca, Santa Ana, Caño de Oro y Bocachica, departamento de Bolívar así:

- ✓ Consejo Comunitario de Comunidades Negras de la Unidad Comunera de gobierno rural de Ararca.
- ✓ Consejo Comunitario de Comunidades Negras de la Unidad Comunera de gobierno rural de Bocachica.
- ✓ Consejo Comunitario de Comunidades Negras de la Unidad Comunera de gobierno rural de Santa Ana.
- ✓ Consejo Comunitario de Comunidades Negras de la Unidad Comunera de gobierno rural de Pasacaballo.

DMF

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

- ✓ Consejo Comunitario de Comunidades Negras de la Unidad Comunal de gobierno rural de Caño de Oro".

Adicionalmente, el oficio expedido por el INCODER con el número 31082102882 de 10 de diciembre de 2008, indica que "...revisados los archivos que dispone esta oficina...no aparecen registrados territorios colectivos legalmente constituidos o en trámite de adjudicación a los Consejos Comunitarios de Pasacabelllos, Ararua, Santa Ana, Caño del Oro y Bocachica, en el municipio de Cartagena de Indias.....informo que los procesos relacionados con las Comunidades Negras e Indígenas de acuerdo con la Ley 1152 de 2007, pasaron a ser competencias del Ministerio del Interior y de Justicia"

De acuerdo con lo anterior, se desarrolló proceso de consulta previa con los siguientes Consejos Comunitarios:

- El Consejo Comunitario de la Comunidad Negra de Pasacabelllos
- El Consejo Comunitario de la Comunidad Negra de Santa Ana
- El Consejo Comunitario de la Comunidad Negra de Ararua
- El Consejo Comunitario de la Comunidad Negra de Caño de Oro
- El Consejo Comunitario de la Comunidad Negra de Bocachica

Antecedentes

La Fundación Puerto Bahía, en diciembre de 2008 contrató el estudio socioeconómico de los corregimientos de Pasacabelllos, Bocachica, Caño del Oro, Santa Ana y la vereda de Ararua, con la Fundación Marnetel, en el cual contempló la participación activa de la comunidad. De otra parte los primeros estudios técnicos consignados en el Estudio de Impacto Ambiental fueron iniciados por La Universidad Javeriana en el 2008, los cuales fueron retomados por la consultora INCOPLAN S.A., y complementados, proceso en que se hicieron los primeros acercamientos con las comunidades de las áreas de influencia directa e indirecta del proyecto. Posteriormente, en enero de 2010 la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. (SPPB) contrató con la Corporación Jorge Arbel para el desarrollo del proceso de la Consulta Previa, atendiendo lo requerido en el Auto 282 del 5 de febrero de 2010 de este Ministerio relacionado con el desarrollo del proceso de Consulta Previa con los Consejos Comunitarios de Comunidades Negras existentes en el Área de Influencia Directa, y presentar el EIA con las evidencias de participación de las comunidades negras, de acuerdo a lo establecido en el artículo 5° del Decreto 1320 de 1988.

Marco Legal

La Consulta Previa celebrada, se realizó en el marco de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las personas pertenecientes a minorías nacionales o étnicas, religiosas y lingüísticas, 1.992; tratados y convenios internacionales, disposiciones de derecho emergente, documentos de estudio emitidos por organismos internacionales, los principios fundamentales consagrados en la Constitución Nacional, así como lo dispuesto en materia de consulta previa; la Ley 70 de 1963, Ley 21 de 1991, Decreto 1220 de 2005, Decreto 1320 de 1988, Términos de Referencia expedidos por el MAVDT para la realización de Estudio de Impacto Ambiental entre otros.

Acercamientos y reuniones realizadas con las comunidades consultadas

La metodología utilizada responde al trabajo de campo realizado por el equipo de Gestión Social, contratado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. (SPPB) para desarrollar el proceso de Consulta Previa; en este sentido se utilizan como herramientas metodológicas, la observación de campo, acercamientos y entrevistas formales e informales con líderes y comunidad en general, reuniones, talleres de capacitación y de construcción conjunta (acción - participación), recorridos al área del proyecto, conversatorios, entre otros.

A continuación se hace un recuento resumido del proceso de Consulta Previa, llevado a cabo con los Consejos Comunitarios de comunidades negras de las poblaciones de Ararua, Santa Ana, Pasacabelllos, Caño del Oro y Bocachica:

Preparación. Entre los días 11 y 12 de enero/2010, se reunieron los diferentes grupos de trabajos dispuestos por SPPB, para obtener una visión integral del proceso de consulta. Participaron equipos del diseñador del proyecto, del realizador de los estudios del EIA, de los expertos en facilitación y del equipo de la Corporación Jorge Arbel. El resultado fue una propuesta metodológica para el desarrollo del proceso de consulta Previa.

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Discusión y concertación sobre método y agenda de trabajo. Se realizó entre el 25 de enero y 1 de febrero/2010. Se realizaron talleres con representantes de los cinco Consejos Comunitarios para presentarles la propuesta metodológica de la consulta; se conformaron equipos dinamizadores locales y se estableció la agenda de reuniones y talleres.

Fundamentación. Se cumplió entre los días 3 y 16 de febrero/2010; se desarrollaron talleres de carácter formativo con las comunidades para darles a conocer los fundamentos legales y conceptuales del proceso de consulta previa y los trámites ambientales.

Metodología de la Consulta Previa. Se realizaron los días 11 a 13 de febrero/2010 con el apoyo del representante del Grupo de Consulta Previa del Ministerio del Interior y de Justicia-MIJ, que contó con la participación de representantes de SPPB, de la Personería Distrital de Cartagena y de las representantes de los cinco Consejos Comunitarios de las Comunidades Negras. El representante del MIJ expuso detalles y metodología del Proceso de Consulta Previa y destacó el papel de garante de dicho Ministerio en este proceso.

Talleres sobre el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) y el Plan de Manejo Ambiental (PMA). En estos talleres, realizados entre el 17 y 27 de febrero/2010, el equipo técnico de SPPB presentó a las comunidades el Estudio de Impacto Ambiental. En estos talleres se entabló un diálogo con los representantes de los Consejos Comunitarios en donde se escucharon inquietudes y observaciones y se entregaron copias de los EIA.

Acompañamiento y complementación de información. Las reuniones se realizaron entre el 27 de febrero y 2 de marzo/2010 con el fin de recoger de manera sistemática los aportes de cada una de las comunidades que se incorporaron en los distintos apartes del EIA y del PMA.

Continuación de reuniones de consulta previa. Se realizó el 4 de marzo/2010, liderada por el representante del MIJ y con participación de los representantes de los cinco Consejos Comunitarios, la Defensoría del Pueblo, la Personería Distrital, la Oficina de Asuntos Étnicos y la Secretaría del Interior de la Alcaldía Distrital de Cartagena y la gerencia y el equipo técnico asesor de SPPB. En este espacio las comunidades dieron a conocer algunas observaciones en relación con los estudios y con el proceso mismo en el cual estaban participando.

Asamblea de Representantes de los Consejos Comunitarios y preacuerdos. Los días 18 y 23 de marzo de 2010 se realizaron estas reuniones por parte de funcionarios de la Corporación Jorge Arbel con los representantes legales de los Consejos Comunitarios con el objeto de intercambiar inquietudes, observaciones y comentarios sobre los documentos del EIA y del PMA. Al final se concluyeron 15 puntos que recogen las observaciones e inquietudes de la comunidad frente al proyecto.

Continuación de reunión de Preacuerdos Consejo-Empresa. Reunión realizada el 25 de marzo/2010 en la cual se establecieron preacuerdos entre los representantes de la comunidad y los representantes de SPPB. La reunión contó con la participación de los representantes legales de los cinco Consejos Comunitarios, representantes de la SPPB, la Personería Distrital, la Oficina de Asuntos Étnicos de la Alcaldía de Cartagena, y el Delegado del Grupo de Consulta Previa del MIJ.

Suscripción de Preacuerdos. Los días 25 y 26 de marzo/2010 se llevaron a cabo dos reuniones: una, para hacer claridad sobre las observaciones planteadas por los representantes de los Consejos Comunitarios sobre los preacuerdos y la segunda reunión para afinar los preacuerdos y definir sobre la inversión total para la compensación y mitigación de los impactos que generaría el proyecto a la población pesquera. La reunión contó con la participación de los representantes legales de los cinco Consejos Comunitarios, representantes de la SPPB, la Personería Distrital, la Oficina de Asuntos Étnicos de la Alcaldía de Cartagena, y el Delegado del Grupo de Consulta Previa del MIJ.

Verificación en campo sobre algunas estrictitudes en los preacuerdos. El día 7 de abril/2010, se realizó una visita de campo para verificar la presencia de corales y de cultivos en el área de influencia del proyecto, temas en discusión entre los preacuerdos. Participaron representantes de las cinco comunidades y equipo técnico de SPPB.

Mesa de trabajo sobre el tema de la pesca para definir medidas de compensación. El día 9 de abril/2010 se realizó la reunión para definir la compensación sobre el tema de la pesca y discutir sobre su veda en la Bahía de Cartagena, incluidos en los preacuerdos. Participaron representantes de las cinco comunidades, equipo técnico de SPPB y de la Alcaldía distrital.

(10)

2009

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Reunión de revisión de acuerdos y definición de los mismos. Los días 8 y 9 de junio 2010. Se hace una revisión de los acuerdos buscando claridad en la operación de los mismos respecto a los impactos y a las medidas propuestas, teniendo en cuenta sugerencias del MAVDT realizadas durante la visita de evaluación del proyecto. Participaron los representantes de los cinco Consejos Comunitarios, el representante del Ministerio del Interior y Justicia y la SPPB.

De acuerdo con los soportes remitidos a este Ministerio, en los apéndices I y II y los CD 7 y 10, y el acta registrada en el expediente 4688, en los que allegan, actas, oficios y reseñas de visitas de campo a las comunidades, memorias de talleres, de mesas de trabajo, listados de asistencias, discusiones y propuestas para las medidas, actas de acuerdos, registro fónico y documentos del proceso de consulta previa llevados a cabo con los cinco Consejos Comunitarios de Pasacaballos, Ararca, Santa Ana, Caño de Oro y Bocachica y la solicitud de la SPPB para la realización de la consulta previa.

El Ministerio de Ambiente, mediante Auto 2197 de 16 de junio de 2010, ordenó la celebración de reunión de Consulta Previa con los Consejos Comunitarios de las Comunidades Negras de Pasacaballos, Ararca, Santa Ana, Caño de Oro y Bocachica, que se encuentran ubicados en el área de influencia del proyecto "Construcción y operación del Terminal de servicio público Multipropósito", localizado en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en el departamento de Bolívar.

La reunión se desarrolló con el siguiente orden del día, de acuerdo con lo dispuesto en el decreto 1320 de 1998:

1. Instalación de la reunión
2. Intervención del Ministerio del Interior y de Justicia, y verificación de asistencia
3. Presentación del proyecto, con énfasis en la identificación de los impactos y las medidas de manejo de los mismos.
4. Intervención de los representantes de las comunidades
5. Verificación de acuerdos y/o desacuerdos
6. Lectura, aprobación y firma del acta

- Consejos Comunitarios de las comunidades negras de Pasacaballos, Ararca, Bocachica, Santa Ana y Caño de Oro.

Esta reunión tuvo lugar el día 26 de junio de 2010 a las 09:50 am en las instalaciones del Salón Teatro del hotel Caribe, en Cartagena de Indias, a ésta asistieron 33 participantes: los representantes legales de los cinco Consejos Comunitarios y algunas personas de las comunidades; representantes de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía, delegados del Ministerio del Interior y Justicia, CARDIQUE, Personería Distrital de Cartagena, Procuraduría Ambiental y Agraria y Ministerio de Ambiente. La comunidad manifestó por medio de una ponencia la participación de las comunidades en todo el proceso del Estudio y en la elaboración de los acuerdos, como resultado de la Consulta Previa, los cuales fueron leídos uno a uno."

En relación con la consulta previa el concepto técnico 2002 del 19 de agosto de 2010 presenta las siguientes consideraciones:

"Respecto al proceso de participación de las Comunidades Negras identificadas en el área de influencia del proyecto tal como quedó consignado en las actas de protocolización de los acuerdos de la consulta previa, las comunidades manifestaron haber participado activamente en la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental (EIA), en el análisis de los impactos del proyecto, y en la revisión y ajustes al Plan de Manejo Ambiental (PMA) y al Plan de Gestión Social, en especial.

De acuerdo con los soportes entregados en el EIA (tomos V, VI, VII, VIII, IX, X y apéndice I y II, con sus respectivos videos) y lo verificado durante la visita de evaluación del proyecto, realizada los días 19, 20 y 21 de mayo de 2010, los procesos de lineamientos de participación se llevaron a cabo en cada una de las comunidades identificadas en un lapso de año y medio y la población en general y los líderes de los Consejos Comunitarios tienen suficiente información sobre el proyecto. Tal como lo manifestaron los representantes de las cinco comunidades afrodescendientes, en la ponencia presentada durante la reunión de Consulta Previa, fue un proceso que se cumplió a cabalidad en el cual participaron activamente y lograron fortalecerse como organizaciones comunitarias."

En cuanto a la demanda de uso y/o afectación de recursos naturales el concepto 2002 de 2010 determina:

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

AGUAS SUPERFICIALES Y SUBTERRÁNEAS

El desarrollo de las obras civiles correspondientes a la construcción del proyecto de Puerto Bahía y la operación de dicho Terminal, demandan el recurso agua para uso doméstico e industrial:

El suministro de agua potable a las instalaciones de Puerto Bahía se realizará en todas las etapas del proyecto con base en agua tratada que será comprada en bloque directamente a ACUACAR y transportada en carrotanques a las instalaciones del terminal portuario, lo que implica que no se obtendrá directamente de la captación de ninguna fuente de agua superficial o subterránea del área de influencia del proyecto. Para la fase de construcción, considerando un pico máximo de 350 personas en los frentes de obra y las necesidades propias de la construcción, se ha estimado un volumen requerido diario de 20 m³. Este volumen puede ser transportado diariamente a la zona del proyecto en dos o tres carro- tanques, que se dispondrán en sitios de distribución cercanos a los campamentos y a los diferentes frentes de obra.

Para la fase de operación se ha considerado por cada Terminal una población de 75 personas, incluyendo visitantes y 3 hidrantes contra incendios. Para este efecto se ha previsto el suministro con carro- tanques, desde los cuales se bombeará el agua hasta un tanque elevado de 500 m³ de capacidad en un sitio central que sirva a los dos terminales. Contará con redes externas para llevar el agua hasta las edificaciones principales y de una red interna para distribución dentro de los edificios. Adicionalmente, en cada edificio se construirán tanques elevados de reserva con capacidades entre 1,2 y 2,0 m³.

La capacidad del tanque se ha estimado considerando el volumen requerido por la población durante 6 días continuos de consumo más el volumen requerido por 2 hidrantes operando simultáneamente para controlar un incendio de 6 horas.

Por lo anterior se determina que el Proyecto de Puerto Bahía no requiere de permisos ni concesiones para fuentes de agua superficiales.

No se prevé utilizar fuentes subterráneas de agua en ninguna de las fases (construcción y operación) del proyecto Puerto Bahía. Por lo tanto, no se anexa información correspondiente a ubicación de pozos, perforaciones, estudios hidrogeológicos o volúmenes estimados de uso.

El concepto técnico 2002 de 2010 respecto a las Aguas superficiales considera: "De acuerdo al Estudio de Impacto Ambiental presentado y a lo evidenciado durante la visita de evaluación realizada, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. no requiere de permisos ni concesiones para captación de fuentes de aguas superficiales o de aguas subterráneas.

Debido a que los requerimientos de agua del proyecto, tanto en las etapas de operación como de construcción, serán suministrados por la empresa ACUACAR a través de carrotanques, se deberá llevar un registro de los volúmenes adquiridos, con la debida certificación de ACUACAR. Dichos registros deben ser adjuntados en los respectivos ICA's del proyecto."

Que el Decreto 1541 de 1978, por medio del cual se reglamentó la Parte III del Libro II del Decreto-Ley 2811 de 1974: "De las aguas no marítimas" y parcialmente la Ley 23 de 1973, en su artículo 54 estableció el procedimiento para otorgar la concesión de aguas.

Que como quiera que respecto del proyecto "Construcción y Operación de Terminal de Servicio Público Multipropósito", ubicado fundamentalmente en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar, se comprará a la empresa ACUACAR, se deberá llevar un registro de los volúmenes adquiridos a través de carrotanques, tanto en la etapa de operación como de construcción del proyecto, con la debida certificación de ACUACAR. Dichos registros deben ser adjuntados en los respectivos Informes de Cumplimiento Ambiental.

10

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

PERMISO DE VERTIMIENTO

Vertimientos en cuerpos de agua

En la fase de construcción las aguas residuales domésticas se manejarán con tanques sépticos prefabricados. En la fase de operación se manejarán con base en trampas de grasas y con una planta de tratamiento. Para su recolección y conducción se utilizará un sistema de alcantarillado para conducir las aguas servidas de las áreas administrativas hasta las plantas de tratamiento de aguas residuales para tratarlas y luego se almacenarán en un tanque para su posterior utilización en el riego de las áreas verdes del proyecto.

El sistema de manejo de aguas lluvias, dada la extensión de los patios, se hará mediante el uso de canaletas en concreto con rejillas en planchas de alberd. Estas canaletas se ubicarán por los separadores de las vías y de los patios de almacenamiento, de tal forma que no afecten de ninguna manera el tránsito por las vías y los patios.

En las vías se utilizarán sumideros con tanque desarenador y cámara de trampa de grasas de longitudes de ventana de 1,5 metros. En los patios se utilizarán canales con rejilla metálica de 0,6 metros de ancho. Se manejarán colectores de diámetros desde 8" hasta 36", pozos de 1.0 m. de diámetro. De igual manera, en la parte Terminal de las canaletas se instalará un sedimentador y separador de grasas. La descarga de estas canaletas se hará directamente al mar, mediante la utilización de celdas escalonadas de tal forma que se evite la erosión en los taludes.

Vertimientos en Suelo

No se proyectan vertimientos significativos ni periódicos en áreas terrestres por lo que no se presenta información asociada de áreas de suelo para su disposición, caracterización físicoquímica de los aportes, volúmenes proyectados, formas de tratamiento, entre otras.

El concepto técnico 2002 de 2010 respecto al permiso de Vertimientos considera: "De acuerdo con la información presentada por en el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto, este Ministerio considera viable la autorización del vertimiento de las aguas de escorrentías producto de aguas lluvias, en la Bahía de Cartagena, previo separación de sólidos y de grasas. Se considera necesario sin embargo, que antes del inicio de la construcción del proyecto, se deberá especificar cuáles son los volúmenes que se verterán para cada etapa del proyecto y el sitio específico de vertido.

Las aguas domésticas no requieren de permiso de vertimientos, ya que durante la etapa de construcción se plantea el manejo de estas aguas con tanques sépticos prefabricados. Se considera necesario sin embargo, que la disposición final de las aguas residuales y/o lodos extraídos de las pozas sépticas se realice con empresas autorizadas por la autoridad ambiental competente, y se lleve un registro de los volúmenes entregados a estas empresas, adjuntando dichos registros en los correspondientes ICAs del proyecto.

Durante la etapa de operación, la Empresa realizará tratamiento de estas aguas para su posterior utilización en riego de zonas verdes de las instalaciones portuarias. Se considera necesario que se alleguen a este Ministerio las memorias de cálculo y el manual de operación del sistema de tratamiento de aguas residuales domésticas que se propone antes de iniciar las operaciones del terminal. Con el fin de evaluar la eficiencia de la PTAR que se instale en la instalación portuaria, dos meses después de iniciar operaciones en la terminal deberá realizar caracterización de dichas aguas a la entrada y salida de la misma durante tres meses de operación normal de las actividades. Los parámetros a caracterizar serán: pH, temperatura, sólidos suspendidos totales (SST), DBO₅, aceites y grasas y caudal (l/s). Los resultados de esta caracterización, y su respectivo análisis deben ser incluidos en los respectivos ICAs del proyecto. Se deberá informar el manejo que se le dará a los lodos que se extraigan de la PTAR; si el manejo y disposición final lo hará un gestor externo, este debe contar con los permisos ambientales vigentes y se deberá adjuntar en los correspondientes ICAs del proyecto los registros de volúmenes entregados.

En cuanto al vertimiento de aguas industriales, este Ministerio considera que no es viable la aprobación de este permiso en ninguna de las etapas del proyecto ya que la Empresa no allega información relacionada con este tipo de vertimientos. En caso de que se requiera, la Empresa deberá allegar para su evaluación y aprobación por parte de este Ministerio, los diseños de los sistemas por utilizar, así como la información técnica necesaria para la toma de decisión empresa deberá solicitar la modificación de la licencia ambiental."

679

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Teniendo en cuenta las consideraciones técnicas, se procederá en la parte resolutive del presente acto administrativo a autorizar el vertimiento de las aguas de escorrentías producto de aguas lluvias, en la Bahía de Cartagena. Dichos vertimientos deberán cumplir lo establecido para ello el artículo 72 del Decreto 1594 de 1984 donde se señalan unos parámetros para efectuar vertimiento, y unas obligaciones y condiciones las cuales quedarán plenamente establecidas en la parte dispositiva del presente acto administrativo. Las aguas domésticas no requieren de permiso de vertimientos por lo tanto no se otorga el permiso y en cuanto al vertimiento de aguas industriales, no se otorgara el permiso conforme a las consideraciones técnicas establecidas en el concepto 2002 de 2010 relacionadas con que la empresa no allega información relacionada con este tipo de vertimientos. Por lo tanto, en el evento que la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. requiera del citado permiso deberá adelantar el trámite de modificación de licencia ambiental establecido en el artículo 29 del Decreto 2820 de 2010.

APROVECHAMIENTO FORESTAL

De acuerdo con la información entregada por la empresa en el documento de información complementaria, el proyecto de construcción del terminal marítimo y del terminal fluvial, requerirá la remoción de 1.109,9 m3 de vegetación, correspondiente a 3,48 ha de bosque de manglar, 18,7 ha de vegetación xerofítica conformada por trupiales y matorrales, y de 2,45 ha de vegetación de pantano.

El concepto técnico 2002 de 2010 respecto al permiso de Aprovechamiento Forestal considera: "En la visita de campo se pudo establecer efectivamente, que las coberturas que serán intervenidas corresponden a vegetación de manglar en la zona norte y forestal de la Ciénaga Honda, compuesto básicamente por *Avicennia germinans*, *Laguncularia racemosa* y *Rhizophora mangle*, y sobre la margen izquierda del Canal del Dique, con predominio de especies de *Laguncularia racemosa*, zonas de bosque sub-xerofítico y xerofítico en la zona de construcción de los terminales marítimo y fluvial (matorral), conformada casi exclusivamente por árboles de trupillo, así como la vegetación que ha crecido en las antiguas piscinas camaroneras (manglar, vegetación de pantano y matorral).

Por lo tanto, este Ministerio considera que es viable otorgar el permiso de aprovechamiento forestal de las coberturas vegetales presentes en el Área de Influencia Directa del proyecto durante las etapas 1 y 2 del mismo, de acuerdo con las cantidades y volúmenes presentados por la empresa en la siguiente tabla. En caso de que el proyecto requiera lo tale de vegetación en áreas y volúmenes diferentes a las especificadas, la Sociedad Portuaria deberá tramitar la modificación de la licencia ambiental de acuerdo a lo establecido en el artículo 29 del Decreto 2820 de 2010.

Cobertura	Área a remover	Volumen total a remover (m3)	Volumen de madera (m3)
Manglar	3,48	348,23	110,73
Bosque xerofítico	18,7	722,56	238,45
Vegetación de pantano	2,45	42,19	13,79
Total	24,6	1109,98	360,98

Fuente: Estudio de Impacto Ambiental. Terminal Multipropósito de Puerto Bahía. Información Complementaria entregada con oficio 4120-E1-89895 del 3 de junio de 2010.

CONSIDERACIONES DEL MINISTERIO EN RELACIÓN CON LA MODIFICACIÓN DE LA RESOLUCIÓN 721 DE 2002 SOBRE ZONIFICACIÓN DE LOS MANGLARES.

Programa Nacional para el Uso Sostenible, Manejo y Conservación de los Ecosistemas de Manglar

El programa expedido por este Ministerio en el año 2002, tiene como objetivo adelantar las acciones para lograr el uso sustentable de los ecosistemas de manglar de Colombia, procurando la participación directa y permanente de las comunidades asociadas a estos, considerándolos como espacios de vida a través de la conservación y restauración de los mismos y el fortalecimiento de la generación de alternativas productivas, sociales, económicas y ecológicamente adecuadas.

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

En el Subprograma de Planificación para conservación y uso sostenible se plantea la formulación de planes de manejo ambiental definidos por la zonificación, así como su implementación.

Mediante la Resolución No. 0721 de julio 31 de 2002, el Ministerio de Ambiente (hoy Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial) emite pronunciamiento sobre los estudios y propuestas de zonificación en áreas de manglares presentados por las Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible.

En la Resolución en mención se acepta la zonificación definitiva de las áreas de manglar del departamento de Bolívar para la conservación y manejo sostenible, así como la información adicional requerida mediante la Resolución No. 0864 de 2000 y correspondientes a los estudios presentados por Cardique en el año 2001 "Ajustes a la zonificación de los manglares del Departamento de Bolívar y Zonificación para el manejo de los manglares de Bolívar".

De acuerdo con el estudio, los manglares ubicados en el área del proyecto se ubican en una zona de uso sostenible (ZUS) y lo define "Zona de producción del delta del canal del dique (ZPD1) Cardique (1998), pasa a zona de uso sostenible sectores delta y Canal del Dique (ZUS), de conformidad con lo establecido en la Resolución No. 0721 de julio 31 de 2002.

No obstante, una vez revisado el estudio de Cardique con base en el cual se elaboró la Resolución No. 0721 de julio 31 de 2002, se encuentra que el área del proyecto se ubica en la zona de recuperación sector Mamonal Manzanillo (ZRS).

La zona de recuperación del sector de Mamonal y Manzanillo (ZRS), de conformidad con lo expuesto en la página 39 y 40 del volumen 1 del documento Zonificación para el manejo de manglares de Bolívar elaborado por Cardique en el 2001 y acogido por este Ministerio mediante la Resolución No. 721 de 2002 expresa:

"Se constituye en una zona de sacrificio en aras de permitir las actividades de desarrollo. Sin embargo, resulta definitivo el hecho de que la disminución o aprovechamiento de rodales de manglares en la zona sea permitido única y exclusivamente cuando se constituya en la última alternativa y esté acompañado de medidas de compensación importantes que nivelen la acción degradativa."

Con base en lo anterior se considera que no se requiere modificar la Resolución No. 721 de 2002, como quiera que para la zona de recuperación del sector de Mamonal y Manzanillo (ZRS), se permite el aprovechamiento único de manglares acompañado de medidas de compensación importantes que nivelen la acción degradativa.

CONSIDERACIONES DEL MINISTERIO EN RELACIÓN CON LAS VEDAS DE FLORA SILVESTRE:

Una vez revisadas la normatividad sobre especies vedadas a nivel nacional y regional, se constató que no se registran vedas de carácter regional para flora silvestre.

CONSIDERACIONES DEL MAVDT EN RELACIÓN CON LA COMPENSACIÓN FORESTAL

En relación con la compensación las zonas de manglar, bosque sub-xerófilo y zona de pascinas camaroneras que se intervendrán en la zona del proyecto, esta se realizará de acuerdo con los lineamientos establecidos en el Programa Compensación para el Medio Biótico (MB-CMB-6), del Plan de Manejo Ambiental."

Respecto del aprovechamiento forestal y teniendo que el proyecto es de utilidad pública, éste se enmarca a lo dispuesto en el literal a del artículo quinto del Decreto 1791 de 1996 el cual determina: "Las clases de aprovechamiento forestal son:

- a) Únicos. Los que se realizan por una sola vez, en áreas donde con base en estudios técnicos se demuestre mejor aptitud de uso del suelo diferente al forestal o cuando existan razones de utilidad pública e interés social. Los aprovechamientos forestales únicos pueden contener la obligación de dejar limpio el terreno, al término del aprovechamiento, pero no la de renovar o conservar el bosque;

(...)"

Por lo tanto, teniendo en cuenta lo dispuesto en el Decreto 1791 de 1996, se autorizará el aprovechamiento forestal en unas cantidades y con unas obligaciones, las cuales se establecerán en la parte dispositiva del presente acto administrativo

OCUPACIÓN DE CAUCE

El Proyecto Terminal Portuario Multipropósito Puerto Bahía proyecta en la margen izquierda del canal del Dique aldeaña al predio donde se ubicará el puerto, la construcción y operación de un muelle fluvial a aproximadamente unos 2,5 km de la desembocadura del canal en la bahía de Cartagena, razón por la cual requiere un permiso de ocupación de cauce.

El frente sobre el canal tiene una longitud de 1.240 metros, de los cuales 570 metros están frente al lote de proyecto. En la actualidad se están realizando los trámites ante CORMAGDALENA para obtener la respectiva concesión de las zonas de uso público. A continuación se presentan las características de la dinámica fluvial del canal del Dique en la zona de proyecto y la descripción de las obras y procedimientos constructivos del muelle fluvial.

Niveles

La estación representativa del bajo canal del Dique es K107. Universidad Nacional (2007), registra aquí muy poca variación de los niveles durante el año, pero se aprecian diferencias según la época; en el período seco los mínimos varían en promedio entre -0,1 y 0,45 msnm y en el período húmedo entre 0,2 y 0,7 msnm. El nivel medio corresponde a 0,29 msnm.

Las mareas del mar Caribe que hacen sentir su influencia en las desembocaduras del canal del Dique son del tipo semidiurnas, no regulares, con una onda de pleamar seguida de una de bajamar y después otro ciclo igual pero de menor magnitud; en ocasiones este pequeño ciclo secundario no ocurre. La amplitud media multianual de la carrera de mareas, es del orden de los 0,30 m (Uninorte (2003)).

Caudales

Los caudales disminuyen a medida que se llega al mar, por la interacción con los sistemas cenagosos asociados, en donde el canal aporta agua a las ciénagas en aguas medias y altas. Universidad de Cartagena (2002) estima que las pérdidas de caudal del canal entre INCORA K7 y Pasacaballos son importantes; el caudal medio pasa de 491 m³/s en Calamar, a 138 m³/s en Pasacaballos (Tabla 21).

Tabla 21 Variación de caudales. Sector Calamar - Pasacaballos

Estación	Promedio anual (m ³ /s)			Máximos y mínimos absolutos (m ³ /s)	
	Q medio	Q max	Q min	Q max	Q min
Incora K7	491	781	294	1205	89
Gambote	469	705	288	1091	75
Santa Helena 2	346	519	217	884	181
K107	138	220	45	220	45

Fuente: "Estudio de Impacto Ambiental - Terminal Multipropósito Puerto Bahía"

Para Universidad Nacional (2007) la distribución de caudales a lo largo del canal del Dique es de la siguiente manera; por Calamar se derivan del río Magdalena en promedio 540 m³/s, con pérdidas en el sistema cenagoso del orden del 36% (un 24% entre Calamar y la derivación del caño Correa y un 12% entre Correa y la derivación del caño Matunilla), el 14% se deriva por el caño Correa, el 26% se deriva por los caños Matunilla y Lequerica hacia la bahía de Barbacoes y el 24% restante llega a la bahía de Cartagena por Pasacaballos.

Sedimentos

El tamaño de las partículas que transporta el Dique se clasifican en una fracción fina, constituida por arcillas y limos, y una fracción gruesa constituida por las arenas (muy fina y fina). Su granulometría es la siguiente:

28

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Fracción fina	
Arcillas:	0.002 – 0.0040 mm
Limo medio:	0.016 – 0.0320 mm
Limo grueso:	0.032 – 0.0625 mm

Fracción gruesa	
Arena muy fina:	0.0625 – 0.125 mm
Arena fina:	0.1250 – 0.250 mm

La Universidad Nacional (2007) distingue la carga de arenas del lecho (Q_l arenas), la carga de arenas en suspensión (Q_s arenas) y la carga de finos en suspensión (Q_f finos). Con estos tres valores determina el caudal sólido total (Q_s total) y el volumen depositable de materiales. Para Pasacaballo, el caudal sólido total que llega a la bahía de Cartagena es del orden de los 2 millones de toneladas al año y el volumen depositable alcanza los 1,3 millones de toneladas/año.

Según Uninorte (2003) la concentración promedio de los sedimentos en suspensión en la estación Gambote es del orden de los 370 mg/l, de 460 mg/l en derivación del caño Correa, de 260 mg/l en la bifurcación del caño Matunilla y de 435 mg/l en Pasacaballo. El caudal sólido total registrado en Pasacaballo varía entre las 370 y las 18.000 toneladas/día. Para controlar los sedimentos, que se manifiestan en la prolongación del delta dentro de la bahía en cerca de 2 km en los últimos 20 años, el Ministerio de Transporte está desarrollando un proyecto de Ingeniería con la intención de frenar este avance del delta.

El concepto técnico 2002 de 2010 en cuanto a la Ocupación de Cauce considera: "Una vez evaluada la información presentada en la solicitud, se considera que no es viable otorgar el permiso de ocupación de cauce a unos 2,3 km de la desembocadura del Canal del Dique sobre la margen izquierda del mismo y en una longitud de 1240 m, para la construcción de un muelle al terminal fluvial y la dársena de maniobras que propiamente el proyecto, por las razones expuestas en el capítulo de la caracterización ambiental."

El artículo 102 del Decreto 2811 de 1974 Código Nacional de Recursos Naturales Renovables determina: "ARTÍCULO 102. Quien pretenda construir obras que ocupen el cauce de una corriente o depósito de agua, deberá solicitar autorización".

Conforme a lo manifestado en el concepto técnico 2002 de 2010, en la parte dispositiva de esta Resolución, se procederá a negar el permiso solicitado.

VOLUMEN DE MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN

El balance de masas entre los requerimientos de material para los llenos y la disponibilidad en las fuentes del predio, indica que se debe importar un total de 433.408 m³. Las operaciones de relleno para los patios de los terminales, la vía entre los terminales y el corredor de tuberías se puede realizar con el material disponible en las fuentes ubicadas dentro del predio. Con el material restante se pueden acondicionar los niveles en por lo menos 4 hectáreas del área de expansión portuaria.

Volumen de material a importar para el relleno	
Item	Volumen (m ³)
Total requerimientos	1.072.600
Total disponibilidad	639.200
Volumen por importar	433.400

Fuente: "Estudio de Impacto Ambiental - Terminal Multipropósito Puerto Bahía"

CONSIDERACIONES DEL MINISTERIO

De acuerdo con la información presentada en la solicitud del licenciamiento, se considera que según el balance de masas realizado, la zona del proyecto cuenta con los volúmenes para realizar parte de los rellenos necesarios. El resto de material necesario debe ser adquirido de canteras cercanas a la zona del proyecto. Dichas canteras que se utilizarán para obtener el volumen de material faltante que se llevará a la zona del proyecto deben contar con los respectivos permisos mineros y ambientales vigentes, los cuales deberán allegarse a este Ministerio en los respectivos informes ICAs del proyecto para su verificación.

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

PERMISO DE EMISIONES

El recurso aire va a ser afectado principalmente por la generación de material particulado y de ruido ambiental debido al trabajo continuo de maquinarias tanto en la construcción como en la operación. A continuación se presenta un panorama de los impactos previsible, la extensión proyectada así como modelos que presentan potenciales escenarios de afectación bajo variadas condiciones.

Material particulado

Se pueden considerar al menos dos fuentes principales de material particulado durante ambas fases de construcción y operación del Terminal:

- Emisiones producidas por la operación de maquinarias, vehículos de transporte entre otros, que usan combustibles fósiles para su operación.
- Emisiones de polvo generadas por las obras de remoción, descapote y adecuación del terreno durante la fase de construcción.

Ruido Ambiental

Se pueden considerar un número variable de potenciales fuentes de ruido ambiental durante las fases de construcción y operación del Terminal portuario. Entre ellas podemos mencionar:

- Transporte de material y personal
- Operación de maquinarias durante la adecuación del terreno y la construcción del Terminal portuario
- Operación y maniobras de cargue, descargue, movilización y almacenaje de diferentes tipos y volúmenes de carga durante la operación del Terminal.

Se estima que el aporte del Terminal en términos de contaminación auditiva pueda generar molestias tanto en la etapa de construcción debido al uso de maquinaria de varios tipos, así como durante la operación del Terminal debido al cargue y descargue en el muelle fluvial y marítimo y a la operación de los vehículos de transporte. Para minimizar esto, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía contempla medidas para el control de ruido, especificados en las fichas de manejo ambiental.

Se hace necesario establecer el grado potencial de afectación que se pueda presentar durante ambas fases en los puntos ambientalmente más sensibles, particularmente en el muelle fluvial de descargue sobre el canal del Dique, ubicado a menos de 0.3Km de Pasacabailos.

Dentro de los resultados de la línea base para este tema cabe mencionar que el promedio de las mediciones realizadas en todas las estaciones cumple el requisito para zonas industriales (< 80 dBA). Sin embargo la zona de estudio alrededor del proyecto está catalogada como suburbana por lo que se debe considerar este hecho al evaluar respecto a otros usos potenciales.

Igualmente es importante tener en cuenta la variabilidad de esta tendencia donde las mediciones por ejemplo de la estación ubicada en cercanías de otros puertos similares, presentan picos que no cumplen la misma norma (75 dB) particularmente en algunos momentos de la mañana. De igual forma la estación ubicada en el Colegio José María Córdoba en Pasacabailos, no cumple la norma de ruido para el período diurno en instituciones educativas (< 65dBA). Caso contrario a las estaciones ubicadas en Barú y la Ciénaga Honda donde los registros son bajos (< 60dBA) pues no hay registrada actividad generadora de ruido en la zona.

El concepto técnico 2002 de 2010 respecto al permiso de Emisiones Atmosféricas considera: "El estudio allegado identifica dos fuentes principales de material particulado, las emisiones producidas por la operación de maquinarias y vehículos durante la construcción, y las emisiones de polvo generadas por las obras de remoción, descapote y adecuación de terrenos durante la construcción. Por esto se considera que el proyecto requiere de permiso de emisiones atmosféricas para su desarrollo en la etapa de construcción del muelle.

En la etapa de operación del proyecto y de acuerdo con el plan de manejo ambiental entregado por la empresa en el documento de información complementaria, se manejarán entre otras cargas graneles sólidos conformados básicamente café y azúcar empaquetados. Aunque se indica que estos serán recibidos en envases tipo big bag (grandes sacos), empaquetados en contenedores en la estación y manejados como carga contenedorizada, no se especifica el tipo de minerales que

DrX

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

serán manejados, por lo que no es claro si este sistema será eficaz para evitar la emisión de partículas al aire durante la manipulación de este tipo de carga.

Por otra parte, el artículo 73 del decreto 948 de 1995, establece que las operaciones de almacenamiento, transporte, carga y descarga en puertos, susceptibles de generar emisiones al aire, requieren permiso previo de emisión atmosférica. Por lo tanto, no se autorizará el manejo de minerales por el puerto fluvial y marítimo por cuanto no se identificaron claramente que tipo de minerales van a ser manipulados, pero si se requiere del permiso de emisiones atmosféricas para su manipulación. En caso de que la empresa desee manejar este tipo de material deberá solicitar la modificación de la licencia ambiental.

Como quiera que se consideró técnicamente viable autorizarlo, en la parte resolutive del presente acto administrativo se procederá a otorgar el permiso de emisiones, por lo cual la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA S.A., deberá cumplir los preceptos contenidos en el Decreto 002 de 1982 "por el cual se reglamentan parcialmente el Título I de la Ley 09 de 1979 y el Decreto Ley 2811 de 1974, en cuanto a emisiones atmosféricas", la Resolución 601 de abril 4 de 2006 por la cual se establece la norma de calidad del aire para el territorio nacional, la Resolución 627 de 2006 por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental, el Decreto 979 de 2006 por el cual se modificó el Decreto 948 de 1995, y las obligaciones establecidas en la parte dispositiva de este acto administrativo.

Residuos Sólidos

Los residuos sólidos que se proyectan se desprenderán durante las fases de construcción y operación del Terminal Multipropósito de Puerto Bahía, corresponden con dos grupos principales:

- Residuos sólidos de carácter doméstico
- Residuos sólidos de carácter industrial

Debido a la permanencia de los trabajadores en el área del proyecto durante las fases de construcción y operación, así como la necesidad de realizar adecuaciones que permitan instalar la infraestructura necesaria para la operación del puerto, se estarán generando continuamente este tipo de residuos sólidos asociados principalmente con desechos comunes, material vegetal sobrante y escombros a los cuales se les debe dar un tratamiento adecuado para prevenir el deterioro de la salud de la población y de la calidad ambiental de la zona.

Dentro de las actividades de construcción y operación que potencialmente generaran en mayor proporción este tipo de materiales se encuentran: la nivelación del terreno, la remoción del cerro y de la vegetación, las excavaciones en el medio terrestre, fluvial y marítimo, la instalación de maquinaria y equipos y las actividades de mantenimiento y en general los servicios que utilizan los trabajadores como cafetería, sanitarios, entre otros.

Se plantean medidas para el manejo de residuos sólidos, entre estas se encuentran la programación y capacitación de todo el personal que labore en cada una de las fases (operación y construcción) en actividades de clasificación, manejo, reutilización, reciclaje y disposición final de residuos comunes, material vegetal sobrante, escombros y escombros que puedan ser tratados en el área del proyecto. No incluye el manejo de residuos peligrosos o tóxicos, ni su disposición final, dado que por las características técnicas del proyecto, tanto en su construcción como en la operación, se considera que estos residuos no serán generados. De igual forma se proyecta la construcción de un microrelleno sanitario local, bajo los requerimientos ambientales óptimos para su disposición segura y correcta, lo cual mitiga los efectos anteriormente descritos y previene afectaciones a la salud de trabajadores y la población local.

Todas estas medidas están consignadas en el plan de manejo que se desprende de este EIA y que delimita los alcances del manejo de residuos, las medidas necesarias para prevenir, mitigar y controlar el impacto así como medidas de monitoreo de la efectividad de tales programas.

602

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

El concepto técnico 2002 de 2010 en cuanto a los Residuos Sólidos considera: "El proyecto plantea la generación de residuos tipo doméstico e industrial. Estos residuos deben ser entregados para su disposición final, a la empresa de aseo del Distrito de Cartagena.

Según lo expresado por la Empresa durante la visita de evaluación, el proyecto sí incluye la generación de residuos peligrosos. Se debe llevar un registro de los volúmenes y tipo de residuos peligrosos generados, y entregados a un gestor externo que cuenta con la respectiva autorización ambiental para su manejo y tratamiento y disposición final, esta información debe ser incluida en los respectivos ICAs del proyecto.

De igual manera plantea en el Estudio de Impacto Ambiental la construcción de un microrelleno sanitario local, lo cual fue consultado en la visita de evaluación y la Empresa expresó que esta actividad no se realizaría, por lo tanto no se aprueba la construcción de un microrelleno ambiental en la zona del proyecto.

Que el concepto técnico 2002 del 19 de agosto de 2010, continúa presentando las siguientes consideraciones:

En cuanto a las medidas de manejo ambiental

Programas de manejo ambiental

Con radicado 4120-EI-69895 del 3 de Julio de 2010, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía radicó ante este Ministerio información complementaria al Estudio de Impacto Ambiental para ser tenida en cuenta en la evaluación de Licencia Ambiental que se está realizando. El Plan de Manejo Ambiental que se evaluará será el que incluye esta información complementaria.

PROGRAMAS DE LA GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

- **Programa Gestión Ambiental y Social (GA-1)**
 - Grupos de gestión ambiental y social del concesionario y del contratista
 - Control al cumplimiento de requerimientos legales del proyecto
- **Programa Seguridad y Salud Ocupacional (GA-2)**
 - Medicina Preventiva y del trabajo
 - Higiene Industrial
 - Seguridad

**PROGRAMAS DE MANEJO PARA LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN
MEDIO ABIÓTICO**

- **Programa Manejo del Recurso Suelo (MA-MRS-1)**
 - Manejo y control de la dinámicaitoral
 - Manejo y disposición de escombros
 - Manejo de sedimentos y control de la erosión
 - Manejo de maquinaria, equipos y vehículos
 - Manejo de aceites, grasas y combustibles
 - Manejo paisajístico del proyecto
 - Manejo de materiales de construcción
 - Manejo y disposición de residuos líquidos
 - Manejo de ecorrenita
 - Manejo de residuos sólidos especiales
- **Programa Manejo de Excavación en Agua (MA-MEA-2)**
 - Manejo de los materiales excavados
- **Programa Manejo del Recurso Hídrico (MA-MRH-3)**
 - Protección cuerpos de agua
 - Manejo y control de las aguas de seepage y de lastre
 - Manejo de residuos sólidos
 - Manejo del sistema de tratamiento y disposición de residuos sólidos

603

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

- Programa Manejo del Recurso Aire (MA-MRA-4)
 - Control de emisiones
 - Control del ruido

MEDIO BIÓTICO

- Programa Manejo del Suelo (MB-MS-1)
 - Manejo de remoción de descapotes y vegetación arbórea y arbustiva
 - Manejo de eses orgánicas del suelo
 - Manejo de flora
 - Manejo de fauna
 - Manejo de aprovechamiento forestal
- Programa Protección y Conservación de Hábitats (Manglar) (MB-MH-2)
 - Protección de sistemas remanentes
 - Divulgación y capacitación del personal
- Programa Conservación de Especies Amenazadas (MB-CEA-3)
 - Componente de investigación en aves (énfasis migratorias)
 - Sensibilización a la población
 - Control de vertimientos
 - Control Pesquero
- Programa Control de Plagas (MB-CP-4)
 - Para el control de roedores
 - Para el control de termitas, gorgojos, cucarachas e insectos en general
 - Para el control o ahuyentamiento de palomas
- Programa Compensación para el Medio Biótico (MB-CMB-5)
 - Por aprovechamiento de la cobertura vegetal - Bosque seco tropical
 - Por afectación paisajística
 - Por afectación de fauna y flora
- Programa Compensación Pesquera (MB-CP-6)
 - Desarrollo de alternativas enfocadas al fortalecimiento de la actividad pesquera.
 - Disminución de la presión sobre el recurso pesca en la Bahía de Cartagena.
 - Apoyo a las comunidades de pescadores.
- Programa Seguimiento a la Calidad del Medio Ambiente (MB-SMA-7)
 - Monitoreo semestral de plantaciones terrestres y de manglar
 - Monitoreo comunidades biológicas y físicoquímicas

MEDIO SOCIOECONÓMICO

- Programa Información, Comunicación y Participación Social (MS-ICP-1)
 - Información y comunicación
 - Participación
- Programa Capacitación, Educación y Concientización Ambiental a la Comunidad Aledaña al Proyecto (MS-CEC-2)
 - Sensibilización y concientización ambiental
 - Educación y capacitación ambiental
 - Apoyo iniciativas ambientales escolares
 - Apoyo iniciativas ambientales comunitarias

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

- **Programa Contratación de Mano de Obra Local (MS-CMO-3)**
 - Necesidades y perfiles de mano de obra local
 - Proceso de selección de mano de obra local
 - Convenio para la capacitación de mano de obra local
 - Contratación de mano de obra local
- **Programa de Educación y Capacitación al Personal Vinculado al Proyecto (MS-ECP-4)**
 - Capacitación a comunidades del AID
- **Programa de Fortalecimiento Etnocultural (MS-CS-5)**
 - Dar cumplimiento a la función social de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía
 - Gestionar dinámicas de fortalecimiento a la identidad étnica, histórica y cultural de las comunidades, como grupo étnico afro descendiente
- **Programa Arqueología Preventiva (MS-AP-6)**
 - Exploración y/o excavación arqueológica en el área del proyecto de Puerto Bahía

PROGRAMAS DE MANEJO PARA LA ETAPA DE OPERACIÓN

- **Programa de gestión ambiental y social (GAO-1)**
- **Programa Manejo del Recurso Aire (MAO-MRA-2)**
 - Aire
 - Ruido
- **Programa Manejo de los Recursos Suelo e Hídrico (MAO-MRSH-3)**
 - Manejo de recurso hídrico**
 - Manejo de aguas de escorrentía no contaminadas
 - Manejo de aguas residuales domésticas
 - Manejo de combustibles y aceites
 - Tanqueo de combustibles en equipos menores
 - Manejo y control de las aguas de sentina y de lastre
 - Manejo de aguas industriales o acedidas
 - Manejo de recurso suelo**
 - Manejo de residuos sólidos ordinarios y especiales
- **Programa Manejo de Cargas (MAO-MC-4)**
 - Manejo de carga general (MAO-MC-4.1)
 - Manejo de granel sólido (MAO-MS-4.2)
 - Manejo de granel líquido (MAO-MS-4.3)
 - Manejo de cargas especiales (MAO-MS-4.4)
- **Programa de seguimiento a la calidad del ambiente en la operación (MBO-SCA-5)**
 - Monitoreo de plantaciones terrestres y de manglar
 - Monitoreo de la calidad del agua y sedimentos
 - Monitoreo de comunidades biológicas
 - Monitoreo de invertebrados asociados a raíces de manglar
 - Monitoreo pesquero
- **Programa de control de plagas (MBO-CP-6)**
 - Para el control de roedores
 - Para el control de termitas, gorgojos, cucarachas e insectos en general
 - Para el control o ahuyentamiento de palomas
- **Programa de información, comunicación y participación social (MSO-ICP-7)**
 - Información y comunicación

140

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"**- Participación**

- Programa de contratación de mano de obra local (MSO-CMO-8)
- Necesidades y perfiles de mano de obra local
- Proceso de selección de mano de obra local
- Convenio para la capacitación de mano de obra local
- Contratación de mano de obra local
- Programa de educación y capacitación al personal vinculado al proyecto (MSO-ECP-9)
- Inducción al personal
- Capacitación para la prevención y control de contingencias
- Educación ambiental
- Capacitación en oficios técnicos
- Capacitación en relaciones interpersonales

Programa de Seguimiento y Monitoreo

El programa de seguimiento y monitoreo evaluado, corresponde al entregado por la Sociedad portuaria Puerto Bahía con radicado 4120-E1-50082 del 23 de abril de 2010.

Las acciones propuestas para el seguimiento y monitoreo, se condensan en Programas de Seguimiento y Monitoreo por Componente Ambiental que indican de manera general:

- El indicador
- El tipo de indicador (G: Gestión, C: Cumplimiento, E: Eficacia, F: Eficiencia)
- La periodicidad de evaluación
- El tipo de registro
- La fórmula o Expresión

Cada indicador sirve para gestionar y evaluar los progresos realizados respecto a los objetivos establecidos, resumiendo los datos en una cantidad limitada de información clave significativa.

Monitoreo de la gestión ambiental y social**• GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL (GA-1)**

Monitoreo de los programas de manejo para la etapa de construcción

MEDIO ABIÓTICO

- MANEJO DEL RECURSO SUELO (MA-MRS-1)
- MANEJO DE EXCAVACIONES EN AGUA (MA-MD-2)
- MANEJO DEL RECURSO HÍDRICO (MA-MR-3)
- MANEJO DEL RECURSO AIRE (MA-MRA-4)

MEDIO BIÓTICO

- PROGRAMA MANEJO DEL SUELO (MB-MS-1)
- PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE HÁBITATS (MANGLAR) (MB-MH-2)
- PROTECCIÓN DE ORGANISMOS MARINOS Y HÁBITATS ACUÁTICOS (MB-POM-3)
- PROGRAMA DE CONSERVACIÓN DE ESPECIES AMENAZADAS (MB-CEA-4)
- PROGRAMA DE INVESTIGACIÓN (MB-PI-5)
- CONTROL DE PLAGAS (MB-CP-6)
- COMPENSACIÓN PARA EL MEDIO BIÓTICO (MB-CMB-7)
- PROGRAMA COMPENSACIÓN PESQUERA (MB-CP-8)
- SEGUIMIENTO A LA CALIDAD DEL MEDIO AMBIENTE (MB-SMA-9)

MEDIO SOCIOECONÓMICO

- INFORMACIÓN, COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN SOCIAL (MS-ICP-1)
- CAPACITACIÓN, EDUCACIÓN Y CONCIENTIZACIÓN AMBIENTAL A LA COMUNIDAD ALEDAÑA AL PROYECTO (MS-CEC-2)
- CONTRATACIÓN DE MANO DE OBRA LOCAL (MS-CMO-3)

664

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

- EDUCACIÓN Y CAPACITACIÓN AL PERSONAL VINCULADO AL PROYECTO (MS-ECP-4)
- DESMANTELAMIENTO DE INSTALACIONES TEMPORALES (AB-1)
- ARQUEOLOGÍA PREVENTIVA (MS-AP-5)

Programas de manejo para la etapa de operación

- MANEJO DEL RECURSO AIRE MAO-MRA-1
- MANEJO DEL RECURSO SUELO E HÍDRICO (MAO-MRSH-1)
- MANEJO DE CARGA (MAO-MC-2)

Plan de Contingencia

El programa de Contingencia, corresponde al entregado por la Sociedad portuaria Puerto Bahía con radicado 4120-E1-50092 del 23 de abril de 2010.

El plan de contingencia desarrollado por la Sociedad Portuaria puerto Bahía, consideró dentro de los análisis de riesgo a aquellas amenazas exógenas que pudieran presentarse en la zona del proyecto tales como: alamos, inundaciones, incendios forestales, eventos climáticos extremos, problemas de orden público y atentados terroristas. Dentro de las amenazas endógenas, se identificaron las siguientes: incendio, accidentes de tránsito, ruptura de tuberías de combustibles, accidentes de trabajo, derrame de sustancias peligrosas, derrames de aguas de sentina, encallamiento de embarcaciones y hundimiento de embarcaciones.

El análisis de riesgos se realizó en los siguientes escenarios:

- Muelle fluvial
- Muelle marítimo
- Vía interna de transporte terrestre
- Patios de almacenamiento y manejo de carga

Los resultados mostraron que sólo en las vías de acceso y patios de almacenamiento pueden producirse riesgos calificados como altos, debido a la posibilidad de generarse accidentes de tránsito. La otra amenaza susceptible de producir riesgos calificados como altos, es la ruptura de la tubería que conduce el combustible al patio de almacenamiento.

El plan de contingencias está constituido por un plan estratégico, un plan operativo y una base de datos.

El plan estratégico consiste en la asignación de funciones y responsabilidades, así como en la utilización eficiente de los recursos asignados. Para el caso de Puerto Bahía se ha designado la siguiente organización del personal:

- Director del plan de contingencia
- Jefe de sitios
- Asuntos legales y gubernamentales
- Supervisor de protección industrial
- Experto en el control de contaminación
- Experto en control de incendios
- Experto en MEDEVAC
- Grupos de mantenimiento
- Coordinador de logística
- Investigador de contingencias
- Coordinador de evacuación en el sitio de la contingencia
- Brigada de emergencia
- Grupo de apoyo externo

El plan operativo contempla las acciones a desarrollar para cada tipo de emergencia, siguiendo básicamente los siguientes pasos:

- Declaración y notificación de emergencias
- Evaluación de la emergencia
- Comunicaciones (internas y externas)
- Determinación del final de la contingencia

2

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Las acciones específicas sobre las que se activará el plan de contingencias en el puerto, serán las siguientes:

Incendios:

- en campamento, zonas de almacenamiento y oficinas;
- en maquinaria de construcción y vehículos.
- en embarcaciones
- en subestaciones eléctricas
- en cabinas de control y estructuras accesorias

Derrame de combustibles:

Corresponde al requerido para el desplazamiento de los buques Panamax y Handy y las embarcaciones (remolcadores de buques y de barcasas) y no al producto de carga.

Accidentes y lesiones personales:

- Lesiones leves
- lesiones moderadas
- Lesiones severas

Eventos climáticos

Plan de Abandono y restauración final

Este plan consideró dos instancias, de abandono y desmantelamiento; el primero para las instalaciones temporales al término de la construcción del proyecto y el segundo, de las instalaciones portuarias al término del plazo de concesión.

Este plan consideró los siguientes programas:

- Desmantelamiento de las instalaciones temporales
- Desmantelamiento de las instalaciones portuarias

Resultados de la evaluación de las medidas de manejo ambiental

PROGRAMAS DE LA GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

- Programa Gestión Ambiental y Social (GA-1)
- Grupos de gestión ambiental y social del concesionario y del contratista
- Control al cumplimiento de requerimientos legales del proyecto

Tal como está planteado este programa, cuyos objetivos corresponden a asegurar la ejecución y la eficacia de los programas propuestos en el PMA y en el Plan de Monitoreo y cumplir con los requerimientos emanados de los actos administrativos que otorgan las licencias y concesiones, este Ministerio considera que no es objeto de seguimiento por ser un tema de carácter gerencial de la SPPB.

- Programa Seguridad y Salud Ocupacional (GA-2)
- Medicina Preventiva y del trabajo
- Higiene Industrial
- Seguridad

Esta programa se considera pertinente para la seguridad industrial del proyecto, sin embargo, su seguimiento no es competencia de este Ministerio.

PROGRAMAS DE MANEJO PARA LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

MEDIO ABIÓTICO

- Programa Manejo del Recurso Suelo (MA-MRS-1)
- Manejo y control de la dinámica litoral

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Se debe especificar cómo se realizarán los dragados de mantenimiento, si el procedimiento es diferente al planteado inicialmente para la excavación de la dársena, se deberán de plantear las medidas de manejo pertinentes para el desarrollo de la actividad.

- Manejo y disposición de escombros

Se debe especificar el sitio donde se realizará almacenamiento temporal de los materiales de excavación que serán utilizados posteriormente para rellenos, con el fin de realizar el seguimiento.

Se debe especificar cuáles serán los sitios "autorizados" que se utilizarán para disponer los materiales de demolición que no serán reutilizados.

Para las zonas de almacenamiento de materiales de excavación y de materiales de demolición se deberá construir canales perimetrales que garanticen el manejo de las aguas de escorrentía que se puedan presentar en estas zonas. Además se deberá construir un sedimentador al final de estos canales, antes del vertimiento que se propone en la Bahía de Cartagena, con el fin de que garantice la remoción de sólidos. Se deberá realizar después del sedimentador monitoreos de sólidos suspendidos y de sólidos totales.

- Manejo de sedimentos y control de la erosión

No tiene relación las actividades que aparecen descritas con el manejo de sedimentos y control de la erosión. Se debe informar como será este manejo.

- Manejo de maquinaria, equipos y vehículos

- Manejo de aceites, grasas y combustibles

- Manejo paisajístico del proyecto.

- Manejo de materiales de construcción

Es necesario que en las zonas que se dispongan para almacenamiento de materiales de construcción se desarrollen canales perimetrales los cuales sirvan para evacuar escorrentía de aguas lluvia que se presenten. Además estos canales deben estar conectados a la red de alcantarillado que sirva para evacuar y garantizar la remoción de sólidos, antes de su vertimiento.

- Manejo y disposición de residuos líquidos.

Se deberá especificar donde se dispondrán los residuos resultado del tratamiento de los residuos líquidos domésticos que se producirán durante la etapa de construcción.

- Manejo de escorrentía

- Manejo de residuos sólidos especiales

De acuerdo al capítulo de demanda de recursos el proyecto no incluye el manejo de residuos peligrosos o tóxicos, ni su disposición final, tanto en la construcción, como en la operación del proyecto. Sin embargo en el plan de manejo se trata de su manejo, almacenamiento máximo de 8 días en obra y luego serán trasladados a sitios autorizados por las autoridades ambientales para ser tratados o incinerados. Se debe definir donde se realizará su almacenamiento temporal en obra, antes de su entrega y disposición final por parte de un gestor externo.

Es importante aclarar que el responsable de la ejecución del programa propuesto es el dueño del proyecto, en este caso la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., y no el concesionario y contratista de obra tal como se indica en la ficha.

- Programa Manejo de Excavación en Agua (MA-MEA-2)

- Manejo de los materiales excavados

Es importante indicar que las excavaciones serán de dos tipos diferentes: las que se llevarán a cabo en la bahía para la colocación de los pilotes del viaducto y la plataforma y la que se

(28)

2013

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

llevará a cabo en la margen izquierda del canal del Dique para conformación de la dársena y construcción del muelle fluvial. No se especifica claramente el manejo que se dará a cada zona.

Por otra parte se propone que los materiales provenientes de la excavación sean dispuestos con retroexcavadora a las piscinas, deduciéndose que se trata de lo excavado en el terminal fluvial. Sin embargo, no se especifica que se hará con el material excavado en mar. De todas maneras el suelo orgánico que se extraiga de estas zonas no puede utilizarse para rellenar las piscinas camaroneras, tal como se deduce de lo descrito en la ficha.

Es importante aclarar que el responsable de la ejecución del programa propuesto es el dueño del proyecto, en este caso la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., y no el concesionario y contratista de obra tal como se indica en la ficha.

- Programa Manejo del Recurso Hídrico (MA-MRH-3)

- Protección cuerpos de agua

Se debe especificar cómo se realizará la descontaminación de los cuerpos de agua que llegasen a ser contaminados.

- Manejo y control de las aguas de sentina y de lastre

El manejo y control de las aguas de sentina y de lastre son para la etapa de operación del proyecto.

- Manejo de residuos sólidos

No se pueden utilizar las piscinas para la disposición de los materiales de desecho, tal como lo indica la ficha para el manejo de residuos sólidos.

- Manejo del sistema de tratamiento y disposición de residuos sólidos

Es importante aclarar que el responsable de la ejecución del programa propuesto es el dueño del proyecto, en este caso la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., y no el concesionario y contratista de obra tal como se indica en la ficha.

- Programa Manejo del Recurso Aire (MA-MRA-4)

- Control de emisiones

- Control del ruido:

Si el proyecto requiere de la construcción de obras en horario nocturno, deberá solicitar el respectivo permiso ante la alcaldía municipal o la autoridad policial del Distrito, de acuerdo con el Art. 58, Decreto 948.

Es importante aclarar que el responsable de la ejecución del programa propuesto es el dueño del proyecto, en este caso la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., y no el concesionario y contratista de obra tal como se indica en la ficha.

MEDIO BIÓTICO

- Programa Manejo del Suelo (MB-MS-1)

Las acciones diseñadas para el manejo de la fauna deberán iniciarse antes del aprovechamiento forestal y continuar durante estas actividades tanto en las áreas de manglar como de bosque sub-xerofítico, incluyendo las zonas que serán utilizadas para extracción de materiales (pequeño cerro, margen izquierda del canal del Dique y loma ubicada en el costado sur del predio), así como las zonas donde se encuentran actualmente las piscinas camaroneras, debido al desarrollo de vegetación en esta área y de la utilización de la fauna silvestre como zonas de refugio, descanso y alimentación. También se deberá considerar para la Etapa II del proyecto, la zona del predio al sur de la carretera que comunica Pasacaballos con Playa Blanca, al occidente del canal del Dique.

206

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Se deberán tener en cuenta las especies encontradas para todos los grupos de vertebrados, pero especialmente aquellas especies terrestres y costeras, identificadas por el estudio tanto en el área de influencia indirecta como en el área de influencia directa dentro de alguna de las categorías de amenaza, vulnerabilidad o en peligro de extinción, debido a la importancia de su protección.

En las zonas del manglar, se deberán implementar las medidas diseñadas especialmente para el grupo de aves, ya que allí se evidenció mayor diversidad de estas especies.

Como zona de ahuyentamiento de la fauna silvestre deberá considerarse también la ciénaga Honda, por ser el sitio más cercano. Se deberán llevar registros de la reubicación de especies, de acuerdo con la secuencia establecida en el programa.

En cuanto al aprovechamiento forestal y una vez se incluyen el inventario forestal todas las áreas por aprovechar, se deberá ajustar la ficha indicando las áreas, volúmenes, especies y número de individuos que serán talados. Se deberán incluir en el inventario forestal, las áreas dentro del predio que serán utilizadas para la extracción de materiales, las cuales se encuentran cubiertas de vegetación, la vegetación existente en la zona de las piscinas camaroneras, así como la zona del predio al sur de la carretera que comunica Pasacaballos con Playa Blanca, al occidente del canal del Dique, conformada básicamente por especies de *Acacia farnesiana*, la cual será intervenida por la ampliación en etapa II la zona del terminal fluvial.

Para el aprovechamiento forestal, se deberán incluir e implementar medidas de manejo que minimicen el impacto que causará sobre las áreas de manglar y el bosque sub-xerofítico en toda el área del proyecto, la construcción tanto del terminal marítimo como del fluvial. Estas medidas incluirán la verificación estricta de los volúmenes y de las áreas aprovechadas, de acuerdo con los diseños de obras autorizados, así como la verificación del estado de la vegetación cercana a las obras.

• **Programa Protección y Conservación de Hábitats (Manglar) (MB-MH-2)**

Se considera necesario que se ajuste esta ficha indicando que la protección y conservación de las áreas de manglar cercanas al proyecto, se realizará también durante la etapa de operación del proyecto. En cuanto a los senderos ecológicos, estos deberán estar incluidos en los programas de gestión social desarrollados en las comunidades de Ararca y Santa Ana.

• **Programa Conservación de Especies Amenazadas (MB-CEA-3)**

Este programa deberá realizarse en coordinación con las medidas diseñadas en el programa de la Ficha MB-MS-1 para el manejo de la fauna, y teniendo en cuenta los ajustes solicitados a la misma, de tal manera que se inicie en etapas tempranas la protección de estas especies.

Aunque el esquema de seguimiento y monitoreo de las poblaciones en el componente de investigación está enfocado a las aves migratorias, se debe considerar igualmente aquellas especies terrestres, costeras y marinas, identificadas por el estudio tanto en el área de influencia indirecta como en el área de influencia directa dentro de alguna de las categorías de amenaza, vulnerabilidad o en peligro de extinción debido a la importancia de su protección.

Entre otras, para el AII se deberán tener en cuenta las siguientes: las aves migratorias: *Actitis macularia* y *Anas diazona*; la especie de ave *Chauna cheverana*, por ser una especie casi endémica de Colombia; dentro de los reptiles: el caimán aguja (*Crocodylus acutus*), especie en vía de extinción en el país y las tortugas: *Geochelone carbonaria* (morrocoy); las de agua dulce (*Trachemys scripta ornata* y *Pseudemys lewysana*) y las marinas: tortuga Carey (*Eretmochelys imbricata*), tortuga verde (*Chelonia mydas*), el guamo o gogo (*Caretta caretta*).

Para el AID, se considerarán aquellas identificadas en la zona como casi endémicas en Colombia como las guacharacas (*Oryzopsis gemula*) o con alguna categoría de amenaza como la tortuga morrocoy (*Chelonia carbonaria*) y la hicoles (*Trachemys scripta*). En cuanto a los mamíferos, se tendrá en cuenta, aunque esporádica, la presencia de especies de mamíferos como el venado *Odocoileus virginianus tropicalis* (CR) y el jaguar *Panthera onca centralis* (VU), especies amenazadas en todo el territorio nacional.

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Estas investigaciones deberán ser incluidas en los correspondientes informes ICA indicando las acciones recomendadas, implementadas o por implementar por el puerto para su protección. La sensibilización a la población estará ligada a los programas de gestión social. Igualmente se considera importante que este programa se realice durante la etapa de operación del proyecto, enfocado a las áreas de influencia directa del proyecto, así como de las áreas de compensación forestal, para determinar el repoblamiento de estas nuevas áreas.

• Programa Control de Plagas (MB-CP-4)

- Para el control de roedores
- Para el control de termitas, gorgojos, cucarachas e insectos en general
- Para el control o ahuyentamiento de palomas

• Programa Compensación para el Medio Biótico (MB-CMB-5)

- Por aprovechamiento de la cobertura vegetal - Bosque seco tropical

En cuanto a las áreas por compensar para el bosque sub-xerófilo y de acuerdo con el concepto técnico de CARDIQUE, se considera que la compensación deberá tener una relación de 1:4. Igualmente se considera adecuado tal como lo plantea el estudio, utilizar la zona al sur de ciénaga Honda contigua al sistema de manglar presente, como área de compensación del bosque, al igual que la zona entre el proyecto y la vía hacia Barú, en dirección al canal del Dique, con el fin de conectar este bosque con el existente sobre la margen del canal. Si ésta área no es suficiente para compensar las áreas de bosque sub-xerófilo aprovechado, la Sociedad Portuaria deberá localizar otras áreas en cercanías del proyecto que cumplan con las condiciones necesarias para este fin. Se deberá establecer en el sitio en forma concertada con CARDIQUE, previo a lo cual los responsables del proyecto Puerto Bahía deberán presentar un estudio del Plan de Establecimiento y Manejo Forestal (PEMF).

De acuerdo con el concepto técnico de CARDIQUE, La compensación deberá realizarse con especies tales como Campeno, Pepo, Caracolí, Guayacán Sabanero, Cedro, Banco, Cañaguate, Polvillo, Ceiba Blancos, Majagua y/o Indio Encuero, las cuales deberán tener alturas superiores a 0.5 m. Adicionalmente se deberá seguir las siguientes recomendaciones:

- ✓ Estas compensaciones deberán iniciarse a más tardar con el inicio de las lluvias del año 2011, es decir, entre los meses de abril y mayo.
- ✓ El responsable del proyecto Puerto Bahía, deberá realizar un mantenimiento 3 años y una supervivencia mayor al 95%, con el fin de garantizar el prendimiento, la adaptación y el desarrollo de las mismas.

- Por afectación paisajística

Se considera necesario que en lo posible se utilicen para la recuperación paisajística, especies vegetales nativas de la región.

- Por afectación de fauna y flora

En relación con la compensación de las áreas de manglar que serán intervenidas, se considera que esta debe ser de en una relación de 1:10.

De acuerdo con el concepto técnico de CARDIQUE, la compensación de Mangle deberá realizarse con especies tales como Mangle Prieto (*Avicennia germinans*), Mangle bobo (*Laguncularia racemosa*) y Mangle Rojo (*Rhizophora mangle*), y se deberán establecer en la zona de influencia de la bahía de Barbacoas.

Los sitios definitivos y metodología de siembra serán concertados con CARDIQUE como autoridad ambiental regional, en el marco de la zonificación de las áreas de manglar establecidas por la Corporación en su jurisdicción.

Sin embargo, se sugiere que las zonas definitivas por compensar, estén localizadas en áreas cercanas al proyecto, de tal manera que el beneficio ambiental, social y económico por el aumento en las áreas de manglar, lo reciban las comunidades del área del proyecto.

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Se considera necesario además, que se realice seguimiento continuo a todo el proceso de compensación y se lleve un registro del proceso para determinar la efectividad en el prendimiento de las plantaciones, incluyendo el reemplazo de especies muertas. Esta información, deberá ser incorporada en los respectivos informes ICA.

Adicional a las medidas de compensación establecidas, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía, deberá compensar la afectación por pérdida del área del humedal artificial que se ha formado en la zona de piscinas que será intervenida y que ha servido de refugio y hábitat de muchas especies de la zona, a través de la revegetalización en zonas cercanas al proyecto, de tal manera que se aumente el área de alimentación y refugio de la fauna existente y a la vez se asegure la conectividad de las coberturas vegetales presentes, en especial de las existentes sobre las márgenes del canal del Dique (fluvial) en la zona del proyecto y las existentes en la Ciénaga Honda y la zona costera.

• **Programa Compensación Pesquera (MB-CP-6).**

- Desarrollo de alternativas enfocadas al fortalecimiento de la actividad pesquera.
- Disminución de la presión sobre el recurso pesca en la Bahía de Cartagena.
- Apoyo a las comunidades de pescadores.

Este programa hace parte de los acuerdos realizados en el marco de la consulta previa. La ficha debe actualizarse según lo consignado en el acuerdo, "programas pesqueros" y ajustarse en el sentido de incluir las metas, cronograma de trabajo e indicadores de tipo cuantitativo y cualitativo.

• **Programa Seguimiento a la Calidad del Medio Ambiente (MB-SMA-7)**

- Monitoreo semestral de plantaciones terrestres y de manglar

Se considera necesario ajustar esta ficha en el sentido de aclarar que durante la construcción del proyecto se monitorearán las coberturas vegetales existentes en la zona de influencia directa del proyecto y no las áreas del caño Laquerica. Se deberá monitorear periódicamente (trimestralmente) las áreas de manglar de la ciénaga Honda, para detectar afectaciones a la vegetación existente debido a las actividades constructivas del proyecto. En el sector norte de la ciénaga y en la zona adyacente al proyecto en las antiguas piscinas camaroneras, así como en el canal del Dique donde se construirá el muelle fluvial, se monitoreará que las áreas por talar sean las estrictamente necesarias de acuerdo con el diseño autorizado.

- Monitoreo comunidades biológicas y fisicoquímicas

Los monitoreos de calidad de agua, sedimentos e hidrobiológicos (fitoplancton, zooplancton, bentos de fondo), se realizarán trimestralmente durante toda la etapa de construcción del proyecto en las mismas estaciones monitoreadas previamente y con los mismos parámetros establecidos. Estos resultados serán analizados de acuerdo con la normatividad ambiental vigente y los resultados previos establecidos por el estudio de impacto ambiental en las mismas estaciones, así como con las actividades del proyecto que puedan generar impactos sobre estas comunidades.

En el canal del Dique se realizará el monitoreo aguas arriba y aguas abajo del sitio de obras, para establecer cambios y ajustar los programas de manejo.

El Monitoreo de invertebrados asociados a raíces de mangle y de faunas de pesca se realizará semestralmente durante toda la etapa de construcción del proyecto y sus resultados contrastados con los registrados previamente por el estudio de impacto ambiental en las mismas estaciones, así como con las actividades del proyecto que puedan generar impactos sobre estas comunidades.

Este programa deberá incorporar recomendaciones de ajustes a las medidas de manejo ambiental implementadas para la protección de las comunidades hidrobiológicas y costeras presentes.

MEDIO SOCIOECONÓMICO

• **Programa Información, Comunicación y Participación Social (MS-ICP-1)**

- Información y Comunicación

(20)

20

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"**- Participación**

Este programa debe ajustarse en el siguiente sentido: i) involucrar en las reuniones de información la comunidad de pescadores y los lancheros que transitan el área del proyecto para informar sobre la señalización de las obras que se realizarán en la terminal marítima de la Bahía y en el Canal de Dique la construcción de la terminal fluvial ii) definir el sitio donde se establecerá la oficina u oficinas de "atención e información a los actores sociales" que atiende las comunidades en cada una de las Áreas de Influencia del proyecto iii) para la recepción y solicitud de inquietudes, quejas, reclamos y solicitudes la SPPB, debe contar con un formato de registro que incluya la participación y testimonio de la comunidad o del solicitante de su atención y cumplimiento iv) complementar los indicadores cuantitativos y cualitativos relacionados con la atención de quejas e inquietudes v) ajustar este programa retomando el tema de la Veeduría comunitaria que quedó como acuerdo en el marco de la consulta previa.

- Programa Capacitación, Educación y Concientización Ambiental a la Comunidad Aledaña al Proyecto (MS-CEC-2)

- Sensibilización y concientización ambiental
- Educación y capacitación ambiental
- Apoyo iniciativas ambientales escolares
- Apoyo iniciativas ambientales comunitarias

Este programa se considera pertinente para la sensibilización y el apoyo de las iniciativas locales relacionadas con el mejoramiento ambiental.

- Programa Contratación de Mano de Obra Local (MS-CMO-3)

- Necesidades y perfiles de mano de obra local
- Proceso de selección de mano de obra local
- Convenio para la capacitación de mano de obra local

El Programa indica los mecanismos para la selección y contratación de la mano local en la cual se tendrá amplia participación y divulgación de las comunidades afrodescendientes, sin embargo se deben realizar reuniones en cada una de las comunidades del Área de Influencia Directa.

- Programa de Capacitación a comunidades del Área de Influencia Directa (MS-ECP-4)

- Capacitación a comunidades del AID

Este programa hace parte de uno de los acuerdos en el marco de la consulta previa, denominado "Programa de capacitación que les permita acceder a los empleos del puerto". Este programa debe ajustarse y complementarse en el sentido de incluir metas propuestas, cronograma de trabajo e indicadores.

- Programa de Fortalecimiento Etnocultural (MS-CS-5)

- Contribuir con un aporte económico para la construcción de casas de la cultura en cada una de las comunidades del AID del proyecto.
- Contribuir a elevar el sentido de pertenencia territorial

Sobre el programa hay que señalar que la necesidad del fortalecimiento etno-cultural se relaciona con un impacto ocasionado por el proyecto y en este caso es un impacto que se puede considerar acumulativo por el funcionamiento de la zona industrial de Mamonal, en este sentido los impactos ambientales a manejar mencionados en la ficha, (conflictos sociales y generación de expectativas) no guardan correspondencia, con el programa propuesto y con la pérdida de identidad de las comunidades por los proyectos generados en la zona y la falta de las medidas adecuadas.

- Programa Arqueología Preventiva (MS-AP-6)

- Presentación del Plan de Manejo Arqueológico.

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

La SPPB deberá dar cumplimiento al Plan de Manejo Arqueológico presentado ante el ICANH, y la normatividad relacionada con el tema.

PROGRAMAS DE MANEJO PARA LA ETAPA DE OPERACIÓN

• **Programa de gestión ambiental y social (GAO-1)**

Tal como está planteado este programa, cuyos objetivos corresponden a asegurar la ejecución y la eficacia de los programas propuestos en el PMA y en el Plan de Monitoreo y cumplir con los requerimientos emanados de los actos administrativos que otorgan las licencias y concesiones, este Ministerio considera que no es objeto de seguimiento por ser un tema de carácter gerencial de la SPPB.

• **Programa Manejo del Recurso Aire (MAO-MRA-2)**

- **Aire**

En la ficha se relaciona que para evitar la dispersión del material particulado de la carga, se deben seguir las indicaciones de la ficha MAO-MC-2, la cual no hace parte del Plan de Manejo Ambiental presentado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía. Se deben establecer cuáles son las medidas que se implementarán para evitar la dispersión del material particulado de la carga.

- **Ruido**

Se deben especificar los lineamientos específicos para la detección de la operación bajo condiciones críticas de ruido, tal como lo propone la ficha.

• **Programa Manejo de los Recursos Suelo e Hídrico (MAO-MRSH-3)**

Manejo de recurso hídrico

Se habla en esta ficha del vertimiento de residuos líquidos. Los únicos vertimientos que propone el proyecto son los de aguas de escorrentía que se presentan en las diferentes zonas del proyecto portuario. Para las aguas residuales domésticas se propone un tratamiento, para su posterior utilización para el riego de zonas verdes del proyecto.

- **Manejo de aguas de escorrentía no contaminadas**

- **Manejo de aguas residuales domésticas**

Se debe definir donde será la disposición de los lodos producto de la planta de tratamiento que se propone para el proyecto.

- **Manejo de combustibles y aceites**

No se especifica cómo se realizará la transferencia del agua lluvia que llegara a contaminarse con combustible o aceites, al sistema para el tratamiento de aguas aceitosas.

- **Tanqueo de combustibles en equipos menores**

- **Manejo y control de las aguas de sentina y de lastre**

Se considera importante la prohibición por parte de la empresa de las actividades de deslastre de las aguas de los buques que llegan a puerto, con el fin de evitar la invasión de organismos exóticos que puedan afectar los ecosistemas naturales existentes en esta zona de la bahía, especialmente en la Ciénaga Honda.

- **Manejo de aguas industriales o aceitosas**

Manejo de recurso suelo

- **Manejo de residuos sólidos ordinarios y especiales**

20

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

• Programa Manejo de Cargas (MAO-MC-4)

- Manejo de carga general (MAO-MC-4)

Es importante aclarar que el responsable de la ejecución del programa propuesto es el dueño del proyecto, en este caso la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., y no el concesionario tal como se indica en la ficha.

- Manejo de granel sólido (MAO-MS-4.2)

Es importante aclarar que el responsable de la ejecución del programa propuesto es el dueño del proyecto, en este caso la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., y no el concesionario tal como se indica en la ficha.

- Manejo de granel líquido (MAO-MS-4.3)

Es importante aclarar que el responsable de la ejecución del programa propuesto es el dueño del proyecto, en este caso la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., y no el concesionario tal como se indica en la ficha.

- Manejo de cargas especiales (MAO-MS-4.4)

Es importante aclarar que el responsable de la ejecución del programa propuesto es el dueño del proyecto, en este caso la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., y no el concesionario tal como se indica en la ficha.

• Programa de seguimiento a la calidad del ambiente en la operación (MBO-SCA-5)

- Monitoreo de plantaciones terrestres y de manglar

Las zonas compensadas por el aprovechamiento forestal del bosque sub-xerofítico y de las áreas de manglar, serán monitoreadas semestralmente durante los tres años siguientes a su plantación, para establecer su crecimiento y requerimientos de riegos.

Se considera necesario que el monitoreo se realice no sólo a las áreas compensadas por el aprovechamiento del bosque sub-xerofítico y de las áreas de manglar, sino a las coberturas vegetales existentes en la zona de influencia directa del proyecto. Se deberá monitorear periódicamente las áreas de manglar de la Ciénaga Honda, para detectar afectaciones a la vegetación existente debido a las actividades propias del proyecto como por ejemplo partículas durante el manejo de granules sólidos.

Los monitoreos de calidad de agua, sedimentos e hidrobiológicos (fitoplancton, zooplancton, bentos), se realizarán semestralmente durante toda la etapa de operación del proyecto en las mismas estaciones monitoreadas previamente y con los mismos parámetros establecidos. Estos resultados serán analizados de acuerdo con la normatividad ambiental vigente y los resultados históricos de los monitoreos previos realizados para el proyecto en las mismas estaciones, estableciendo posibles cambios debido a las operaciones propias del proyecto y realizando los ajustes necesarios a los programas de manejo ambiental.

En el canal del Dique se realizará el monitoreo aguas arriba y aguas abajo del sitio de obras, para establecer cambios y ajustar los programas de manejo. Se realizarán monitoreos previos al inicio de las obras, para el fitoplancton y peces.

El Monitoreo de invertebrados asociados a raíces de mangle y de faunas de pesca se realizará semestralmente durante toda la etapa de operación del proyecto y sus resultados contrastados con los registrados históricos del proyecto en las mismas estaciones, así como con las actividades del proyecto que puedan generar impactos sobre estas comunidades. Se deberá reportar la presencia de especies de peces reportados como amenazados en todo el territorio nacional (Resolución 383 de 2010), indicando dentro del plan de manejo ambiental las medidas de manejo para su protección: Chivo (*Ariopsis bonilla*), Róbalo (*Centropomus undecimalis*), mojarra rayada (*Eugerres plumieri*) y Labranche (*Mugiliza*).

Este programa deberá ajustarse indicando las medidas de manejo ambiental por implementar para minimizar los impactos asociados a las actividades pesqueras que se lleven a cabo en los sitios cercanos al proyecto como Pescabultos, especialmente en Ciénaga Honda y de la Salda del Canal del Dique, por el aumento en el tránsito de buques en esta zona.

609

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Adicional a las medidas de manejo diseñadas en este programa, se deberá verificar durante los monitoreos hidrobiológicos en la zona, la existencia y estado de las formaciones coralinas en el AID del proyecto, reportando en los documentos ICA su presencia con miras a su seguimiento.

Este programa deberá incorporar recomendaciones de ajustes a las medidas de manejo ambiental implementadas para la protección de las comunidades hidrobiológicas y costeras presentes.

- Programa de control de plagas (MSO-CP-6)
 - Para el control de roedores
 - Para el control de termitas, gorgojos, cucarachas e insectos en general
 - Para el control o ahuyentamiento de palomas
- Programa de información, comunicación y participación social (MSO-ICP-7)
 - Información y comunicación
 - Participación

Este programa debe ajustarse y guardar correspondencia con el mismo programa, MS-ICP-1 planteado para la etapa de construcción.

- Programa de contratación de mano de obra local (MSO-CMO-8)
 - Necesidades y perfiles de mano de obra local
 - Proceso de selección de mano de obra local
 - Convenio para la capacitación de mano de obra local
 - Contratación de mano de obra local

Las medidas y seguimiento planteados en el programa se consideran pertinentes.

- Programa de educación y capacitación al personal vinculado al proyecto (MSO-ECP-9)
 - Inducción al personal
 - Capacitación para la prevención y control de contingencias
 - Educación ambiental
 - Capacitación en oficios técnicos
 - Capacitación en relaciones interpersonales

Ajustar este programa en el sentido de: i) Inclúyalo para la etapa de construcción ii) El folleto, cartilla o plegable que se entregará al personal vinculado al proyecto sobre las obligaciones, medidas de control y prohibiciones establecidas en el PMA deberá ser enviado a este Ministerio antes de empezar las obras.

Resultados de la evaluación del Programa de Seguimiento y Monitoreo.

Monitoreo de la gestión ambiental y social

- GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL (GA- 1)

Este programa no será objeto de seguimiento por parte de este proyecto por ser un tema de carácter gerencial de la SPPB.

Monitoreo de los programas de manejo para la etapa de construcción

MEDIO ABIÓTICO

- MANEJO DEL RECURSO SUELO (MA-MRS-1)
- MANEJO DE EXCAVACIONES EN AGUA (MA-MD-2)
- MANEJO DEL RECURSO HÍDRICO (MA-MRH-3)
- MANEJO DEL RECURSO AIRE (MA-MRA-4)

200

dmf

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"**MEDIO BIÓTICO**

Estos programas deberán ajustarse, elaborando para cada programa tanto en la etapa de construcción del proyecto como en la etapa de operación, una ficha en la que se desarrollen como mínimo los siguientes ítems:

- ✓ Nombre del programa
- ✓ Código del programa
- ✓ Objetivos
- ✓ Descripción de los impactos a manejar
- ✓ Tipo de medida
- ✓ Área de cobertura/Localización
- ✓ Etapa de ejecución
- ✓ Descripción del proyecto (si aplica)
- ✓ Recursos
- ✓ Cronograma
- ✓ Costos
- ✓ Planes asociados

- **PROGRAMA MANEJO DEL SUELO (MB-MS-1)**

Este programa deberá ajustarse incluyendo el seguimiento al manejo previo de la fauna y durante las actividades de construcción de las obras, en las áreas de mangle, bosque sub-xerófilo, zonas de extracción de materiales de préstamo, zona de ocupación actual de las piscinas camaroneras, zona del predio sur de la carretera que comunica Pasacabellos con Playa Blanca, al occidente del canal del Dique.

Se deberá llevar registro de las labores de relocación de especies, en especial del manejo dado a las especies encontradas en alguna de las categorías de amenaza o de vulnerabilidad.

Se deberá llevar registros de los individuos talados por especie y cobertura vegetal, incluyendo el registro de volúmenes y áreas intervenidas. Se deberán llevar indicadores que permitan la verificación estricta de los volúmenes y de las áreas aprovechadas, de acuerdo con los diseños de obras autorizados, así como la verificación del estado de conservación de la vegetación cercana a las obras.

- **PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE HÁBITATS (MANGLAR) (MB-MH-2)**

Este programa deberá ajustarse incluyendo indicadores que permitan medir la efectividad de las medidas implementadas para la protección y conservación de las áreas de manglar cercanas al proyecto.

- **PROTECCIÓN DE ORGANISMOS MARINOS Y HÁBITATS ACUÁTICOS (MB-POM-3)**

No existe programa de manejo ambiental relacionado con este programa de seguimiento por lo que se considera que no se tendrá en cuenta.

- **PROGRAMA DE CONSERVACIÓN DE ESPECIES AMENAZADAS (MB-CEA-4)**

Este programa deberá ajustarse incluyendo indicadores que permitan medir la efectividad del seguimiento y monitoreo de las poblaciones de especies terrestres, costeras y marinas, identificadas por el estudio tanto en el área de influencia indirecta como en el área de influencia directa dentro de alguna de las categorías de amenaza, vulnerabilidad o en peligro de extinción debido a la importancia de su protección.

- **PROGRAMA DE INVESTIGACIÓN (MB-PI-5)**

No existe programa de manejo ambiental relacionado con este programa de seguimiento por lo que se considera que no se tendrá en cuenta.

- **CONTROL DE PLAGAS (MB-CP-6)**

- **COMPENSACIÓN PARA EL MEDIO BIÓTICO (MB-CMB-7)**

Se considera necesario ajustar este programa, incluyendo el seguimiento a la compensación realizada en las áreas autorizadas y de acuerdo con la relación establecida para las zonas de

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

manglar (1:10) así como para las zonas de bosque sub-xerófilo (1:4). Se deberá llevar el registro documental de las áreas compensadas, especies y número de individuos sembrados y replantes realizados durante los siguientes tres años a la plantación. Se incluirán indicadores que permitan medir la efectividad de las medidas de compensación diseñadas.

Se deberá incluir el seguimiento a la compensación establecida por pérdida del área del humedal artificial que se ha formado en la zona de planicies que será intervenido y que ha servido de refugio y hábitat de muchas especies de la zona, a través de la revegetalización en zonas cercanas al proyecto. Se deberá llevar el registro documental del las áreas compensadas.

- PROGRAMA COMPENSACIÓN PESQUERA (MB-CP-8)
- SEGUIMIENTO A LA CALIDAD DEL MEDIO AMBIENTE (MB-SMA-9)

Establecer indicadores que permitan medir las posibles afectaciones del proyecto a la vegetación existente en las zonas adyacentes al proyecto, así como a las comunidades hidrobiológicas tanto en la bahía de Cartagena como en el canal del Dique, frente a la zona del proyecto, incluyendo los invertebrados asociados a raíces de mangle e ictiofauna marina y dulceacuícola.

MEDIO SOCIOECONÓMICO

- INFORMACIÓN, COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN SOCIAL (MS-ICP-1)
- CAPACITACIÓN, EDUCACIÓN Y CONCIENTIZACIÓN AMBIENTAL A LA COMUNIDAD ALEDANA AL PROYECTO (MS-CEC-2)
- CONTRATACIÓN DE MANO DE OBRA LOCAL (MS-CMO-3)
- EDUCACIÓN Y CAPACITACIÓN AL PERSONAL VINCULADO AL PROYECTO (MS-ECP-4)
- DESMANTELAMIENTO DE INSTALACIONES TEMPORALES (AB-1)
- ARQUEOLOGÍA PREVENTIVA (MS-AP-5)

Se debe ajustar el Plan de seguimiento y monitoreo propuesto para el medio socioeconómico, en el sentido de: i) debe haber una correspondencia para cada uno de los programas mencionados en el PMA, ii) se deben incorporar indicadores de tipo cualitativo para cada una de las acciones programadas en cada ficha que permitan verificar el grado de satisfacción de la actividad realizada.

Programas de manejo para la etapa de operación

- MANEJO DEL RECURSO AIRE (MAO-MRA-1)
- MANEJO DEL RECURSO SUELO E HÍDRICO (MAO-MRSH-1)
- MANEJO DE CARGA (MAO-MC-2)

Se debe incluir un programa de monitoreo de la línea de costa que incluya el sector de la lengüeta izquierda, en la zona del proyecto, hasta la barra que separa laiénaga Honda de la Bahía de Cartagena. Se debe realizar un levantamiento antes de comenzar la construcción de las obras, durante el desarrollo de las mismas, cada seis meses, y durante la operación del proyecto, cada seis meses. Los resultados de los levantamientos y el análisis comparativo de los mismos se deben allegar a este Ministerio en los ICAJ correspondientes del proyecto.

Medidas propuestas en el marco de los acuerdos de la consulta previa:

Al respecto es necesario señalar que de los cinco (5) acuerdos, dos no están incluidos en las fichas de manejo, y responden a una acción de gestión interinstitucional sobre la calidad del agua en la Bahía de Cartagena y a una aclaración para evitar el paso de vehículos del proyecto por la comunidad de Pasasaballos. Las demás acciones responden a medidas que permitan cualificar a la población del AID con la capacitación para acceder a empleos del Puerto, ficha MS-ECP-4 y MS-CMO-3 "programa a comunidades del Área de Influencia Directa", y mitigar la disminución de actividades tradicionales como la pesca con el aporte de compra de materiales y realización de proyectos productivos, ficha MB-CP-6, "programa de manejo pesquero". Respecto al acuerdo sobre Veeduría comunitaria, que permitirá fortalecer la participación y organización comunitaria, se incluye en la ficha MS-ICP-1 y MSO-ICP-7; programa de "información y participación social".

Resultados de la evaluación del Plan de Contingencia

En la etapa de operación del proyecto, se deben considerar igualmente contingencias debidas a derrames de los grúpeles secos y líquidos que se manejarán en los terminales, tanto en el mar (bahía de Cartagena) como en el canal del Dique y que pudieran afectar la calidad de las aguas y por lo tanto las comunidades bióticas existentes. Igualmente se deben considerar los derrames,

26

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

explosiones e incendios relacionados con el transporte y almacenamiento de los hidrocarburos tanto en el terminal de líquidos, como en el marítimo y fluvial, que pueden afectar seriamente la salud de los trabajadores y pobladores de los asentamientos cercanos.

Se considera necesario que se incluyan en el plan operativo las acciones específicas relacionadas con estas contingencias, incluyendo procedimientos y recursos de personal y equipos.

OTRAS CONSIDERACIONES**Del plan de inversión del 1%**

El proyecto de construcción y operación del terminal multipropósito Puerto Bahía, comprará el agua necesaria para la construcción de las obras y operación de los terminales marítimo y fluvial, a la Empresa ACUACAR, por lo que no requiere la presentación del programa de inversión del 1%."

Por último, se pudo establecer que de acuerdo con la evaluación realizada a la información contenida en el documento relacionado con el "Estudio de Impacto Ambiental del Terminal Multipropósito Puerto Bahía - Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.", con radicado No. 4120-E1-500092 del 23 de Abril de 2010 y el documento complementario al Estudio de Impacto Ambiental, con radicado 4120-E1-69895 del 03 de julio de 2010, efectuada la Consulta Previa con los Consejos Comunitarios, así como lo observado en la visita de evaluación al proyecto, se considera que el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial puede tomar decisión sobre la viabilidad ambiental dentro del trámite de Licencia Ambiental del proyecto "Construcción y Operación de Terminal de Servicio Público Multipropósito", ubicado fundamentalmente en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar, conforme al Concepto Técnico 2002 del 19 de agosto de 2010 que se acoge con el presente acto administrativo.

Que una vez analizados los aspectos técnicos y jurídicos dentro de las presentes diligencias, este Ministerio considera viable otorgar Licencia Ambiental a la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. para el proyecto "Construcción y Operación de Terminal de Servicio Público Multipropósito", ubicado fundamentalmente en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar, lo cual se establecerá en la parte resolutive del presente acto administrativo.

Que la Licencia Ambiental que se otorga sujeta a la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., al cumplimiento de las especificaciones técnicas y se ejecuten las medidas de manejo planteadas en el Plan de Manejo Ambiental para prevenir, controlar, mitigar y/o compensar los impactos identificados, así como a las obligaciones, requisitos y condiciones que se establecerán en la parte resolutive de la presente resolución.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO.- Otorgar Licencia Ambiental a la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. para el proyecto "Construcción y Operación del Terminal de Servicio Público Multipropósito", ubicado fundamentalmente en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda,

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar.

El proyecto se encuentra ubicado específicamente en el polígono con las siguientes coordenadas:

Coordenadas del proyecto Puerto Bahía		
COORDENADAS MAGNA - SIRGAS BOGOTÁ		
VÉRTICE	NORTE	ESTE
1	1620889.18	840031.64
2	1630219.11	840608.37
3	1630082.82	840608.73
4	1629848.84	840688.83
5	1629801.13	840732.44
6	1629888.58	840781.71
7	1629883.42	840695.18
8	1629838.88	841383.49
9	1629884.80	841584.21
10	1629882.53	841683.31
11	1629283.83	841748.74
12	1629201.00	841783.71
13	1629182.52	841731.42
14	1628745.08	840802.74
15	1629460.01	840482.56
16	1629888.22	840333.80
17	1629810.71	840280.50
18	1629888.30	840197.88
19	1629841.48	840168.23
20	1629878.74	840228.82
Área 186,13 HA		

ARTÍCULO SEGUNDO.- La presente licencia ambiental autoriza la realización de las siguientes obras y/o actividades:

1. Terminal marítimo

Etapas I

Obras

- El muelle principal; Una plataforma de concreto de 320 m de longitud por 54,9 m de ancho.
- El viaducto: Para la entrada y la salida de vehículos del muelle, un viaducto de 197 m de largo y 20 m de ancho, con 4 carriles de circulación

(20)

20

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

- El muelle de servicios: Tendrá 15,0 m de ancho por 30,0 m de largo y una rampa para subir o bajar botes y escalera para descender hasta el nivel 1,0 m para facilitar la operación de embarque y desembarque.
- El patio multipropósito
- Patio de contenedores: De área de 43.842 m².
- Área para carga general y otras zonas: Para el almacenamiento de carga general suelta y otras dependencias se dispone un área sobre el costado SE del patio de 19.027 m².
- Área para los servicios administrativos
- Zona de reserva para la expansión del patio de contenedores en la Etapa 2.
- Las edificaciones
 - Bodegas: Se contemplan 3 bodegas: una para la carga general suelta que requiera cubrimiento. Otra para la zona de inspección y, otra bodega para la zona de consolidación/desconsolidación de carga (CFS)
 - Edificio de Administración: Comprende 2 módulos de oficinas con entradas separadas
 - Zona de inspección: Esta zona está dividida en 4 módulos para carga/descarga de las mercancías, operación e inspección de las mismas.
 - Otras edificaciones: Se ha dispuesto una edificación para bomberos, edificio de seguridad, taller de mecánica y subestación eléctrica.
 - Portal de entrada

Etapas II

- Ampliación del terminal marítimo

Se prevé ampliar el muelle en 200 metros y construir un segundo viaducto para crear un par vial de 200 m. De igual manera, se ampliará la zona de patios para contenedores en 31.700 m².

Terminal Marítimo	1a Etapa	2da Etapa
Muelle (m)	320	200
Viaducto (m)	197	200
Patio contenedores (m ²)	43.842	31.700
Patio carga general (m ²)	19.030	-

2. Terminal fluvial

Etapas I

- El muelle fluvial sobre el canal del Dique en una longitud de 570 m
- Patio multipropósito
- Patios y bodegas de almacenamiento contenedores: Área de 27.720 m²
- Patio para carga general: Área de 9.800 m²
- Oficinas para la administración del terminal y de antinarcóticos y aduana: El terminal estará dotado con edificaciones adecuadas para la administración de las operaciones en el terminal
- Estacionamiento de equipos del terminal
- Cerramientos y una puerta de ingreso

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

- Parqueo de camiones
- Área para manejo de carga peligrosa: se construirá una bodega cubierta de 900 m² en la zona de carga general suelta del terminal fluvial.

Etapas II

- Ampliación del terminal fluvial

En este terminal se ampliará el muelle en una longitud de 670 m

- Ampliación Patios y bodegas de almacenamiento contenedores en un área de 16.070m²
- Ampliación Patio para carga general: en un área de 11.700 m²

3. Terminal para granel líquido

Etapas I

Los componentes principales son:

- Dos sistemas de brazos de carga: uno en el muelle marítimo y otro en el fluvial.
- Red de tuberías para transporte de hidrocarburos desde y hacia la zona de tanques
- Una zona de tanques que incluye, casa de bombas, edificios administrativos, bodega, área de mantenimiento, laboratorios, etc.
- Construcción del terminal de hidrocarburos (Crudo, Nafta-condensado, diesel, kerosene, jet fuel).

Para este terminal se ha previsto un área total de 10 hectáreas, las cuales se irán desarrollando de acuerdo con la evolución de las condiciones del mercado.

4. Vía de intercomunicación entre los dos terminales

Etapas I

Se autoriza la construcción de una vía de intercomunicación entre el terminal marítimo y el fluvial de 30 metros de ancho con dos calzadas de tres carriles de 3,5 m cada uno, para un total de 10,5 metros de ancho para cada calzada. Su longitud es de unos 400 m. La vía cuenta con un separador central de 4,00 m de ancho.

Actividades generales del Proyecto:

1. Las actividades durante la etapa de construcción del proyecto son las siguientes

- Obras Fluviales
 - Delimitación y señalización de área de intervención sobre el canal del Dique y ribera
 - Construcción del muelle fluvial

2018

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

- Obras Marítimas
 - Delimitación y señalización de área de intervención
 - Construcción del muelle marítimo y de servicios
 - Construcción del viaducto
 - Instalación de grúas pórtico
- Obras sobre tierra
 - Adecuación de terrenos
 - Instalación tubería de distribución carga líquida
 - Instalación de infraestructura para manejo de carga (G, S y L), contingencia, administración, parqueo, talleres, cerramiento.
 - Construcción Vía de intercomunicación de Terminales
 - Instalación de infraestructura de servicios (PTAR, almacenamiento agua potable, redes eléctricas)
 - Construcción de instalaciones provisionales (campamentos de obra)
- Actividades generales
 - Movilización del personal
 - Movilización de insumos y equipos
- Materiales de corte producto de la explanación para la construcción del puerto, requeridos por el proyecto, en los siguientes volúmenes estimados.

Fuentes de materiales en el predio

Fuente de material	Volumen (m ³)
Zona de préstamo marítimo	281.200
Zona costado sur	302.000
Total disponibilidad	583.200

El resto de material necesario será adquirido de canteras cercanas a la zona del proyecto que cuenten con los respectivos permisos mineros ambientales vigentes, los cuales deberán allegarse a este Ministerio en los respectivos Informes de Cumplimiento Ambiental para su verificación.

2. Las actividades durante la etapa de operación del proyecto son las siguientes:
- Obras Fluviales
 - Maniobra de atraque de barcazas
 - Descargue / cargue de líquidos
 - Descargue / cargue de carga general y containers
 - Vertimientos de residuos sólidos y líquidos
 - Manejo de combustible
 - Obras Marítimas
 - Maniobras de aproximación y atraque de buques
 - Carga / Descarga de líquidos
 - Carga / Descarga carga general y containers

692

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

- Transporte de Carga Terrestre
 - Transporte de carga líquida sentido muelle -patio y viceversa
 - Transporte de carga general y containers sentido muelle -patio y viceversa
- Patios de Almacenamiento y Manejo de Carga
 - Manejo de carga general
 - Manejo de carga líquida
 - Manejo de contenedores
- Actividades Generales
 - Tratamiento de aguas residuales domésticas e industriales
 - Actividades administrativas
 - Actividades de mantenimiento (talleres)
 - Manejo y disposición de residuos sólidos
 - Movilización de personal
 - Movilización de maquinaria, equipos, insumos, vehículos
- Actividades generales
 - Movilización del personal
 - Movilización de insumos y equipos

PARÁGRAFO PRIMERO.- Las obras y actividades autorizadas correspondientes a la construcción de la vía de intercomunicación entre los terminales (marítimo y fluvial) y la red de tuberías para transporte del hidrocarburo desde y hacia la zona de tanques se deben desarrollar dentro de los predios del proyecto. No se autoriza la construcción de estas en predios que no sean de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.

PARÁGRAFO SEGUNDO.- Para la zona de expansión portuaria futura solo se autoriza la actividad de adecuación de terrenos, con el fin de rellenar las antiguas piscinas camaróneas que se encuentran en este sector. No se autoriza alguna infraestructura portuaria o de zona franca para esta zona.

ARTÍCULO TERCERO.- Se autoriza el manejo de las siguientes cargas en Puerto Bahía:

- Carga general contenedorizada: la cual se maneja generalmente en cajas metálicas que tienen 20 pies de largo, por 8 pies de ancho y 8.6 pies de altura. También se manejarán contenedores de 40 y de 45 pies de largo.
- Carga general suelta: la cual comprende mercancías que no son susceptibles de contenedorizar, como equipos de gran tamaño, motores o mercancías cuyas dimensiones superan las del contenedor.
- Graneles secos: se manejarán cereales por medio de envases tipo big bag. En caso de que se generen emisiones al aire, se deberá solicitar el permiso de emisiones, sujeto al procedimiento de modificación de licencia ambiental establecido en el Decreto 2820 de 2010.
- Graneles líquidos: se manejarán principalmente hidrocarburos y sus derivados.

12
Dmz

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

ARTÍCULO CUARTO.- No se autoriza el manejo de cargas especiales, incluyendo las cargas peligrosas y la carga de sustancias químicas. En caso de que el puerto requiera el manejo de este tipo de cargas, deberá solicitar la modificación de licencia ambiental conforme al trámite establecido en el Decreto 2820 de 2010, teniendo en cuenta convenios internacionales, el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, el Convenio Basilea, Las Guías Ambientales de Almacenamiento y Transporte de Sustancias Químicas Peligrosas y Residuos Peligrosos, entre otra normatividad aplicable.

ARTÍCULO QUINTO.- Para la intervención de accesos (del vecino al proyecto, ubicado en la lagüeta izquierda de la desembocadura del Canal del Dique) y vías existentes (vía de comunicación hacia Barú) por las actividades propias del proyecto, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. deberá garantizar el paso por los mismos y en caso de afectación, éstos deben ser restituidos en iguales o mejores condiciones a las encontradas inicialmente; de la gestión se deberá levantar el respectivo registro fotográfico y se informará oportuna y suficientemente a la población.

ARTÍCULO SEXTO.- No se autoriza el manejo de carbón en las instalaciones de Puerto Bahía S.A., por las razones expuestas en la parte considerativa del presente acto administrativo.

ARTÍCULO SÉPTIMO.- No se autoriza el manejo de minerales, materiales de construcción, ni productos susceptibles de producir emisiones atmosféricas en las instalaciones de Puerto Bahía S.A. a menos que demuestre con información relativa al proceso y por medio de medición directa, uso de factores de emisión o balance de masas que no generará dichas emisiones. En caso de requerir el manejo de algún producto que genere emisiones se deberá solicitar el permiso de emisiones y la respectiva modificación de la Licencia Ambiental de acuerdo al procedimiento establecido en el artículo 29 del Decreto 2820 de 2010.

ARTÍCULO OCTAVO.- No se autoriza la construcción de un microrelleno ambiental para el manejo de residuos sólidos en la zona del proyecto, por las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo.

ARTÍCULO NOVENO.- No se autoriza la construcción de la dársena de maniobras del muelle fluvial hasta tanto no se presente para evaluación y aprobación de este Ministerio conforme al trámite de modificación de licencia ambiental establecido en el artículo 29 del Decreto 2820 de 2010, las siguientes modelaciones para la construcción de la dársena de maniobras:

- Obra dársena – sin ningún tipo de intervención en el canal del dique por parte del Gobierno Nacional.
- Obra dársena – intervención en el canal del dique solo Obras de angostamiento.
- Obra dársena – intervención en el canal del dique Obras de angostamiento y exclusas, cada una con sus respectivas medidas de manejo ambiental si los resultados que arrojen las modelaciones ameritan de dichas medidas.

ARTÍCULO DÉCIMO.- No se autoriza la explotación y/o extracción de material aluvial o de cantera para la ejecución del proyecto. El material necesario para el desarrollo del proyecto deberá ser adquirido de fuentes de materiales de terceros que cuenten con los permisos mineros y ambientales vigentes. Para ello la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. debe presentar a este Ministerio, copia de

694

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

los títulos mineros y licencias ambientales de las fuentes de material (tanto de cantera como aluvial), utilizadas para la ejecución del Proyecto. Dicha información se presentará anexa a cada uno de los Informes de Cumplimiento Ambiental, así mismo deberá anexar copia de los comprobantes donde se especifique la fuente de suministro del material, los volúmenes y el tipo de material suministrado.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO.- La Licencia Ambiental que se otorga mediante la presente resolución lleva implícito el uso, aprovechamiento y/o afectación de los siguientes recursos naturales renovables:

1. Vertimientos

Se otorga a la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., permiso de vertimiento de las aguas de escorrentías producto de aguas lluvias, en la Bahía de Cartagena, previo separación de sólidos y de grasas.

Obligación:

La SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. debe especificar los volúmenes que se verterán para cada etapa del proyecto y el sitio específico de vertido.

• Aguas domésticas:

La disposición final de las aguas residuales y/o lodos extraídos de las pozas sépticas se realizará con empresas autorizadas por la autoridad ambiental competente, y se llevará un registro de los volúmenes entregados a estas empresas, adjuntando dichos registros en los correspondientes ICAs del proyecto.

Durante la etapa de operación la empresa se realizará tratamiento de estas aguas para su posterior utilización en riego de zonas verdes de las instalaciones portuarias. Se deberán allegar a este Ministerio las memorias de cálculo y el manual de operación del sistema de tratamiento de aguas residuales domésticas que se propone antes de iniciar las operaciones del terminal. Con el fin de evaluar la eficiencia de la PTAR que se instaló en la instalación portuaria, dos meses después de iniciar operaciones en el terminal deberá realizar caracterización de dichas aguas a la entrada y salida de la misma durante tres meses de operación normal de las actividades. Los parámetros a caracterizar serán: pH, temperatura, sólidos suspendidos totales (SST), DBO5, aceites y grasas y caudal (lt/s). Los resultados de esta caracterización, y su respectivo análisis serán incluidos en los respectivos ICAs del proyecto. Se deberá informar el manejo que se le dará a los lodos que se extraigan de la PTAR, si el manejo y disposición final lo hará un gestor externo, este debe contar con los permisos ambientales vigentes y se deberá adjuntar en los correspondientes ICAs del proyecto los registros de volúmenes entregados.

2. Aprovechamiento Forestal

Otorgar a la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. el permiso de aprovechamiento forestal de las coberturas vegetales presentes en la zona de influencia directa del proyecto de acuerdo con las cantidades y volúmenes presentados por la empresa en la siguiente tabla.

(10)

by

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Cobertura	Área a remover	Volumen total a remover (m3)	Volumen de madera (m3)
Manglar	3,48	348,23	110,73
Bosque xerófito	18,7	722,55	236,45
Vegetación de pastano	2,45	42,19	13,79
Total	24,6	1109,98	360,98

Fuente: Estudio de Impacto Ambiental, Terminal Multipropósito de Puerto Bahía. Información Complementaria entregada con oficio 4120-EI-00008 del 3 de junio de 2010.

Obligaciones:

La compensación de las zonas de manglar, bosque sub-xerófito y vegetación en la zona de las piscinas camaroneras que serán intervenidas por el proyecto, se realizará de acuerdo con los lineamientos establecidos en el Programa Compensación para el Medio Biótico (MB-CMB-5), del Plan de Manejo Ambiental.

3. Permiso de Emisiones.

Otorgar a la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. el permiso de permiso de emisiones atmosféricas durante la etapa de construcción del proyecto debido a que se identificaron como fuentes de emisión la operación de maquinarias y vehículos y las emisiones de polvo generadas por las obras de remoción, descapote y adecuación de terrenos.

La etapa operativa del proyecto no requiere de permiso de emisiones atmosféricas siempre y cuando el manejo de graneles secos (cérceles), se realice en envases tipo big bag (grandes sacos), empaçados en contenedores CFS y manejados como carga contenedorizada.

Obligaciones:

- No se permitirá la utilización de bandas transportadoras para el descargue o cargue a buque de los graneles secos, ni su almacenamiento al aire libre.
- No se autoriza el manejo de minerales a través del Puerto.
- En caso de que los sistemas de manejo de estas cargas cambie, o se requiera el manejo de minerales (diferentes al carbón), la Sociedad Portuaria Puerto Bahía deberá solicitar el respectivo permiso de emisiones atmosféricas, de acuerdo con las actividades especificadas en el Art. 73 del decreto 948 de 1995, para lo cual deberá adelantar el trámite de modificación de licencia ambiental con el lleno de los requisitos del Decreto 2820 de 2010.

La empresa deberá remitir a este Ministerio previo el inicio de tales operaciones, la estimación de las emisiones por fuente fija identificada, plano de ubicación de las fuentes de emisión, así como los sistemas de control de emisiones a implementar con características técnicas y eficiencias y solicitar la modificación de la licencia ambiental de acuerdo al tipo de graneles sólidos a manejar.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO.- No se autoriza el vertimiento de aguas industriales en ninguna de las etapas del proyecto por las razones expuestas en la parte considerativa del presente acto administrativo. En caso que se requiera del permiso de vertimientos industriales la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. deberá solicitar la modificación de la Licencia Ambiental conforme al trámite establecido en el Decreto 2820 de 2010.

695

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO.- No se autoriza la construcción del microrelleno sanitario local, descrito en la solicitud de licencia ambiental, por las razones expuestas en la parte considerativa del presente acto administrativo.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO.- Se aceptan las medidas de manejo ambiental propuestas por la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., para lo cual se deberá tener en cuenta la ejecución de las actividades, características generales, áreas y localización, indicadas en el Estudio de Impacto Ambiental, el Plan de Manejo Ambiental del Proyecto y las demás obligaciones específicas establecidas en el presente acto administrativo. Dichas medidas corresponden a los siguientes Programas, que serán objeto de seguimiento ambiental por parte de este Ministerio, durante la ejecución del Proyecto:

1. PROGRAMAS DE MANEJO PARA LA ETAPA DE CONSTRUCCION

MEDIO ABIOTICO

• **Programa Manejo del Recurso Suelo (MA-MRS-1)**

- Manejo y control de la dinámica litoral
- Manejo y disposición de escombros
- Manejo de sedimentos y control de la erosión
- Manejo de maquinaria, equipos y vehículos
- Manejo de aceites, grasas y combustibles
- Manejo paleontológico del proyecto.
- Manejo de materiales de construcción
- Manejo y disposición de residuos líquidos.
- Manejo de escorrentía
- Manejo de residuos sólidos especiales

• **Programa Manejo de Excavación en Agua (MA-MEA-2)**

- Manejo de los materiales excavados

• **Programa Manejo del Recurso Hídrico (MA-MRH-3)**

- Protección cuerpos de agua
- Manejo y control de las aguas de sentina y de lastre
- Manejo de residuos sólidos
- Manejo del sistema de tratamiento y disposición de residuos sólidos

• **Programa Manejo del Recurso Aire (MA-MRA-4)**

- Control de emisiones
- Control del ruido

MEDIO BIOTICO

• **Programa Manejo del Suelo (MB-MS-1)**

- Manejo de remoción de descapote y vegetación arbórea y arbustiva
- Manejo de capa orgánica del suelo
- Manejo de flora
- Manejo de fauna
- Manejo de aprovechamiento forestal

(20)

DMG

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

- Programa Protección y Conservación de Hábitats (Manglar) (MB-MH-2)
 - Protección de sistemas remanentes
 - Divulgación y capacitación del personal
- Programa Conservación de Especies Amenazadas (MB-CEA-3)
 - Componente de investigación en aves (énfasis migratorias)
 - Sensibilización a la población
 - Control de vertimientos.
 - Control Pesquero
- Programa Control de Plagas (MB-CP-4)
 - Para el control de roedores
 - Para el control de termitas, gorgojos, cucarachas e insectos en general
 - Para el control o ahuyentamiento de psomas
- Programa Compensación para el Medio Biótico (MB-CMB-5)
 - Por aprovechamiento de la cobertura vegetal - Bosque seco tropical
 - Por afectación paisajística
 - Por afectación de fauna y flora
- Programa Compensación Pesquera (MB-CP-6) (OJO REVISAR ESTE QUE CAMBIO)
 - Desarrollo de alternativas enfocadas al fortalecimiento de la actividad pesquera.
 - Disminución de la presión sobre el recurso pesca en la Bahía de Cartagena.
 - Apoyo a las comunidades de pescadores.
- Programa Seguimiento a la Calidad del Medio Ambiente (MB-SMA-7)
 - Monitoreo semestral de plantaciones terrestres y de manglar
 - Monitoreo comunidades biológicas y fisicoquímicas

MEDIO SOCIOECONOMICO

- Programa Información, Comunicación y Participación Social (MS-ICP-1)
 - Información y comunicación
 - Participación
- Programa Capacitación, Educación y Concientización Ambiental a la Comunidad Aledaña al Proyecto (MS-CEC-2)
 - Sensibilización y concientización ambiental
 - Educación y capacitación ambiental
 - Apoyo iniciativas ambientales escolares
 - Apoyo iniciativas ambientales comunitarias

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

- **Programa Contratación de Mano de Obra Local (MS-CMO-3)**

- Necesidades y perfiles de mano de obra local
- Proceso de selección de mano de obra local
- Convenio para la capacitación de mano de obra local
- Contratación de mano de obra local

- **Programa de Educación y Capacitación al Personal Vinculado al Proyecto (MS-ECP-4)**

- Capacitación a comunidades del AID

- **Programa de Fortalecimiento Etnocultural (MS-CS-5)**

- Dar cumplimiento a la función social de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía
- Gestionar dinámicas de fortalecimiento a la identidad étnica, histórica y cultural de las comunidades, como grupo étnico afro descendiente

- **Programa Arqueología Preventiva (MS-AP-6)**

- Exploración y/o excavación arqueológica en el área del proyecto de Puerto Bahía

2. PROGRAMAS DE MANEJO PARA LA ETAPA DE OPERACIÓN

- **Programa Manejo del Recurso Aire (MAO-MRA-2)**

- Aire
- Ruido

- **Programa Manejo de los Recursos Suelo e Hídrico (MAO-MRSH-3)**

Manejo de recurso hídrico

- Manejo de aguas de escorrentía no contaminadas
- Manejo de aguas residuales domésticas
- Manejo de combustibles y aceites
- Tanqueo de combustibles en equipos menores
- Manejo y control de las aguas de sentina y de lastre
- Manejo de aguas industriales o aceitosas

Manejo de recurso suelo

- Manejo de residuos sólidos ordinarios y especiales

- **Programa Manejo de Cargas (MAO-MC-4)**

- Manejo de carga general (MAO-MC-4)
- Manejo de granel sólido (MAO-MS-4.2), sólo los especificados en artículo segundo del presente acto administrativo.
- Manejo de granel líquido (MAO-MS-4.3)
- Manejo de cargas especiales (MAO-MS-4.4)

20

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

- Programa de seguimiento a la calidad del ambiente en la operación (MBO-SCA-5)
 - Monitoreo de plantaciones terrestres y de manglar
 - Monitoreo de la calidad del agua y sedimentos
 - Monitoreo de comunidades biológicas
 - Monitoreo de invertebrados asociados a raíces de manglar
 - Monitoreo pesquero
- Programa de control de plagas (MBO-CP-6)
 - Para el control de roedores
 - Para el control de termitas, gorgojos, cucarachas e insectos en general
 - Para el control o ahuyentamiento de palomas
- Programa de Información, comunicación y participación social (MSO-ICP-7)
 - Información y comunicación
 - Participación
- Programa de contratación de mano de obra local (MSO-CMO-8)
 - Necesidades y perfiles de mano de obra local
 - Proceso de selección de mano de obra local
 - Convenio para la capacitación de mano de obra local
 - Contratación de mano de obra local
- Programa de educación y capacitación al personal vinculado al proyecto (MSO-ECP-9)
 - Inducción al personal
 - Capacitación para la prevención y control de contingencias
 - Educación ambiental
 - Capacitación en oficios técnicos
 - Capacitación en relaciones interpersonales

3. Programa de Seguimiento y Monitoreo

- GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL (GA- 1)

MONITOREO DE LOS PROGRAMAS DE MANEJO PARA LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

MEDIO ABIÓTICO

- Manejo del recurso suelo (MA-MRS-1)
- Manejo de excavaciones en agua (MA-MD-2)
- Manejo del recurso hídrico (MA-MRH-3)
- Manejo del recurso aire (MA-MRA-4)

MEDIO BIÓTICO

- Programa manejo del suelo (MB-MS-1)
- Protección y conservación de hábitats (MANGLAR) (MB-MH-2)

697

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

- Protección de organismos marinos y hábitats acuáticos (MB-POM-3)
- Programa de conservación de especies amenazadas (MB-CEA-4)
- Programa de investigación (MB-PI-5)
- Control de plagas (MB-CP-6)
- Compensación para el medio biótico (MB-CMB-7)
- Programa compensación pesquera (MB-CP-8)
- Seguimiento a la calidad del medio ambiente (MB-SMA-9)

MEDIO SOCIOECONÓMICO

- Información, comunicación y participación social (MS-ICP-1)
- Capacitación, educación y concientización ambiental a la comunidad aledaña al proyecto (MS-CEC-2)
- Contratación de mano de obra local (MS-CMO-3)
- Educación y capacitación al personal vinculado al proyecto (MS-ECP-4)
- Desmantelamiento de instalaciones temporales (AB-1)
- Arqueología preventiva (MS-AP-5)

PROGRAMAS DE MANEJO PARA SEGUIMIENTO DE LA ETAPA DE OPERACIÓN

- Manejo del recurso aire (MAO-MRA-1)
- Manejo del recurso suelo e hídrico (MAO-MRSH-1)
- Manejo de carga (MAO-MC-2)

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO.- La licencia ambiental que se otorga con el presente acto administrativo sujeta a la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., al cumplimiento de Estudio de Impacto Ambiental, al Plan de Manejo Ambiental, a la normatividad ambiental vigente, así como al cumplimiento de las siguientes obligaciones:

1. Captación de aguas superficiales. Se deberá llevar un registro de los volúmenes adquiridos a través de carotajes con la empresa ACUACAR, tanto en la etapa de operación como de construcción del proyecto, con la debida certificación de ACUACAR. Dichos registros deben ser adjuntados en los respectivos Informes de Cumplimiento Ambiental del proyecto.
2. Residuos Sólidos:
 - a. La Sociedad Portuaria deberá en relación con los residuos de tipo doméstico e industrial generados por el proyecto, entregarlos para su disposición final a la empresa de aseo del Distrito de Cartagena.
 - b. En relación con los residuos peligrosos generados por el proyecto, se deberá llevar un registro de los volúmenes y tipo de residuos peligrosos generados y entregados a un gestor externo que cuente con la respectiva autorización ambiental para su manejo y tratamiento y disposición final. Esta información debe ser incluida en los respectivos Informes de Cumplimiento Ambiental del proyecto.
 - c. En relación con los residuos posconsumo, la empresa deberá entregar los mismos a los proveedores de acuerdo con la normatividad ambiental vigente.

Dmy

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

3. Antes del inicio de las obras de construcción del proyecto, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. debe allegar la siguiente información a este Ministerio:

- La información correspondiente a la disposición final de las aguas residuales y/o lodos extraídos de las pozas sépticas durante la etapa de construcción.
- Las memorias de cálculo y el manual de operación del sistema de tratamiento de aguas residuales domésticas que se propone.

4. De las áreas de influencia del proyecto

Una vez definido por parte de la DIMAR la alineación del canal de acceso al terminal marítimo se deberá del incluir en el Área de Influencia Directa

5. Del plan de Manejo Ambiental

En relación con los Programas de Manejo Ambiental, La Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. para el desarrollo del proyecto debe ajustar y/o complementar los programas, proyectos y medidas de manejo ambiental de acuerdo con las siguientes recomendaciones. Dichos ajustes deberán ser entregados a este Ministerio dentro de los (120) días siguientes a la ejecutoria del presente Acto Administrativo, de acuerdo con lo siguiente:

PROGRAMAS DE MANEJO AMBIENTAL PARA LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

Medio Abiótico:

• Del programa Manejo del Recurso Suelo (MA-MRS-1)

- Manejo y disposición de escombros: se debe ajustar este programa indicando:

- ✓ El sitio donde se realizará el almacenamiento temporal de los materiales de excavación que serán utilizados posteriormente para rellenos necesarios.
- ✓ Los sitios autorizados que se utilizarán para disponer los materiales de demolición que no serán reutilizados.
- ✓ Para las zonas de almacenamiento de materiales de excavación y de materiales de demolición se deberá construir canales perimetrales que garanticen el manejo de las aguas de escorrentía que se puedan presentar en estas zonas. Además se deberá construir un sedimentador al final de estos canales, antes del vertimiento que se propone en la Bahía de Cartagena, con el fin de que garantice la remoción de sólidos. Se deberá realizar después del sedimentador monitoreos de sólidos suspendidos y de sólidos totales.

- Manejo de sedimentos y control de la erosión:

Se debe ajustar esta ficha desarrollándola con el manejo que se dará a los sedimentos y al control de la erosión que se pueda presentar por el desarrollo del proyecto. La información presentada no tiene relación las actividades de manejo de sedimentos y control de la erosión.

698

• Manejo de materiales de construcción

Es necesario ajustar este programa indicando que en las zonas que se dispongan para almacenamiento de materiales de construcción se desarrollen canales perimetrales los cuales sirvan para evacuar escorrentía de aguas lluvia que se presenten. Además estos canales deben estar conectados a la red de alcantarillado que sirva para evacuar y garantizar la remoción de sólidos, antes de su vertimiento.

• Manejo y disposición de residuos líquidos.

Se deberá especificar donde se dispondrán los residuos resultado del tratamiento de los residuos líquidos domésticos que se producirán durante la etapa de construcción.

• Manejo de residuos sólidos especiales

Se debe ajustar este programa definiendo donde se realizará el almacenamiento temporal en obra de los residuos peligrosos, antes de su entrega y disposición final por parte de un gestor externo.

• Protección cuerpos de agua

Se debe especificar cómo se realizará la descontaminación de los cuerpos de agua que llegasen a ser contaminados.

Medio Biótico:

• Programa Manejo del Suelo (MB-MS-1)

Las acciones diseñadas para el manejo de la fauna se iniciarán antes del aprovechamiento forestal y continuar durante estas actividades tanto en las áreas de manglar como de bosque sub-xerofítico subxerofítico, incluyendo las zonas que serán utilizadas para extracción de materiales (pequeño cerro, margen izquierda del canal del Dique y loma ubicada en el costado sur del predio), así como las zonas donde se encuentran actualmente las planas camaroneras, debido al desarrollo de vegetación en esta área y de la utilización de la fauna silvestre como zonas de refugio, descanso y alimentación. En la Etapa II del proyecto, se incluirá la zona del predio al sur de la carretera que comunica Pasacaballos con Playa Blanca, al occidente del canal del Dique.

Se tendrán en cuenta las especies encontradas para todos los grupos de vertebrados, especialmente aquellas especies terrestres y costeras, identificadas por el estudio tanto en el área de influencia indirecta como en el área de influencia directa dentro de alguna de las categorías de amenaza, vulnerabilidad o en peligro de extinción, debido a la importancia de su protección.

En las zonas del manglar, se implementarán las medidas diseñadas especialmente para el grupo de aves, ya que allí se evidenció mayor diversidad de estas especies.

(20)

dmf

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Como zona de ahuyentamiento de la fauna silvestre se incluirá laiénaga Honda, por ser el sitio más cercano. Se llevarán registros de las reubicación de especies, de acuerdo con la secuencia establecida en el programa.

En cuanto al aprovechamiento forestal, se deben incluir las áreas dentro del predio que serán utilizadas para la extracción de materiales, las cuales se encuentran cubiertas de vegetación, la vegetación existente en la zona de las piscinas camaróneras, así como la zona del predio al sur de la carretera que comunica Pasacaballos con Playa Blanca, al occidente del canal del Dique, conformada básicamente por especies de *Acacia farnesiana*, la cual será intervenida por la ampliación en etapa II la zona del terminal fluvial.

Para el aprovechamiento forestal, se debe incluir e implementar medidas de manejo que minimicen el impacto que causará sobre las áreas de manglar y el bosque sub-xerófitico en toda el área del proyecto, la construcción tanto del terminal marítimo como del fluvial. Estas medidas incluirán la verificación estricta de los volúmenes y de las áreas aprovechadas, de acuerdo con los diseños de obras autorizados, así como la verificación del estado de la vegetación cercana a las obras.

La empresa debe tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

- ✓ Apear solamente los árboles existentes en el interior del predio, dejando los relictos de 15 metros de ancho que se encuentran paralelos a la margen izquierda del Canal del Dique y en la zona aledaña a la bahía de Cartagena, con el fin de lograr protección de suelos contra la erosión hídrica y de las mismas construcciones a ejecutar contra los vientos que azotan la zona, sumado a mantener el paisaje perimetral del predio a intervenir.
- ✓ Capacitar al personal que ejecuta las labores para que las ejecute con un criterio técnico y ambiental.
- ✓ El corte y apeo de los árboles deben ser dirigidos para evitar accidentes a los operarios.
- ✓ La fauna del área no será aprovechada de ninguna manera por la empresa.
- ✓ La presencia antrópica del equipo no debe causar impactos mayores a estos ecosistemas, por lo tanto deben comportarse adecuadamente, donde su movilización y manejo de equipos no atenten más de lo necesario sobre la biota presente en el área.
- ✓ Si hay presencia de especímenes de la fauna silvestre, deberán ser capturados, confinados temporalmente y liberados en un sitio seguro establecido por la autoridad ambiental competente. Para el desarrollo de esta actividad se requiere contratar mano de obra con experiencia para la captura de los especímenes, de tal forma que no se produzcan accidentes laborales y los animales sufran lo menos posible por su captura. Se debe construir un albergue temporal para el manejo de los especímenes en el sitio de trabajo, que garantice la supervivencia de los especímenes hasta que se defina su destino final. Si van a capturar serpientes, se requiere tener todos los aditamentos necesarios para evitar cualquier accidente ofídico y tener en el sitio respectivo suero antiofídico.

• Programa Protección y Conservación de Hábitats (Manglar) (MB-MH-2)

Ajustar esta ficha indicando que la protección y conservación de las áreas de manglar cercanas al proyecto, se realizará también durante la etapa de operación del proyecto. En cuanto a los senderos ecológicos, estos serán incluidos en los

699

programas de gestión social desarrollados en las comunidades de Ararca y Santa Ana.

• Programa Conservación de Especies Amenazadas (MB-CEA-3)

Este programa se realizará en coordinación con las medidas diseñadas en el programa de la Ficha MB-MS-1 para el manejo de la fauna, y teniendo en cuenta los ajustes solicitados en dicha ficha, de tal manera que se inicie en etapas tempranas la protección de estas especies.

El esquema de seguimiento y monitoreo de las poblaciones en el componente de investigación incluirá aquellas especies terrestres, cosparas y marinas, identificadas por el estudio tanto en el área de influencia indirecta como en el área de influencia directa dentro de alguna de las categorías de amenaza, vulnerabilidad o en peligro de extinción debido a la importancia de su protección.

Para el AII se tendrán en cuenta las siguientes especies: las aves migratorias, *Actitis macularia* y *Anas discors*; la especie de ave *Chauna chavaria*, por ser una especie casi endémica de Colombia; dentro de los reptiles: el caimán aguja (*Crocodylus acutus*), especie en vía de extinción en el país y las tortugas: *Geochelone carbonaria* (morrocoy), las de agua dulce (*Trachemys scripta ornata* y *Podocnemis lewyana*) y las marinas: tortuga carey (*Eretmochelys imbricata*), tortuga verde (*Chelonia mydas*), el guamo o gogo (*Caretta caretta*).

Para el AID, se tendrán en cuenta aquellas identificadas en la zona como casi endémicas en Colombia como las guacharacas (*Ortalis garula*) o con alguna categoría de amenaza como la tortuga morrocoy (*Chelonoidis carbonaria*) y la hicotaa (*Trachemys scripta*) y dentro de los Mamíferos, el venado *Odocoileus virginianus tropicalis* (CR) y el jaguar *Panthera onca centralis* (VU), especies amenazadas en todo el territorio nacional.

Estas investigaciones serán incluidas en los correspondientes informes ICA indicando las acciones recomendadas, implementadas o por implementar por el puerto para su protección. La sensibilización a la población estará ligada a los programas de gestión social. Este programa se realizará también durante la etapa de operación del proyecto, enfocado a las áreas de influencia directa del proyecto, así como de las áreas de compensación forestal, para determinar el repoblamiento de estas nuevas áreas.

• Programa Compensación para el Medio Biótico (MB-CMB-5)

- Por aprovechamiento de la cobertura vegetal - Bosque seco tropical

La relación de compensación del bosque sub-xerofítico será de 1:4. Se considera viable utilizar la zona al sur de ciénaga Honda contigua al sistema de manglar presente, como área de compensación del bosque, al igual que la zona entre el proyecto y la vía hacia Barú, en dirección al canal del Dique, con el fin de conectar este bosque con el existente sobre la margen del canal. Si ésta área no es suficiente para compensar las áreas de bosque sub-xerofítico aprovechado, la Sociedad Portuaria deberá localizar otras áreas en cercanías del proyecto que cumplan con las condiciones necesarias para este fin. Se deberá establecer en el sitio en forma concertada con CARDIQUE, previo a lo cual los responsables del proyecto Puerto Bahía deberán presentar un estudio del Plan de Establecimiento y Manejo Forestal (PEMF).

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

La compensación se realizará con especies tales como Campano, Pepo, Caracoll, Guayacán Sabanero, Cedro, Banco, Cañaguato, Polvillo, Ceiba Blanca, Majagua y/o Indio Encuero, las cuales deberán tener alturas superiores a 0.5 m. Adicionalmente se deberán seguir las siguientes recomendaciones:

- ✓ Estas compensaciones deberán iniciarse a más tardar con el inicio de las lluvias del año 2.011, es decir, entre los meses de abril y mayo.
- ✓ El responsable del proyecto Puerto Bahía, deberá realizar un mantenimiento mínimo de seis meses para dichas plantaciones, con el fin de garantizar el prendimiento, la adaptación y el desarrollo de las mismas.

- Por afectación paisajística

En lo posible se utilizarán para la recuperación paisajística, especies vegetales nativas de la región.

- Por afectación del manglar la fauna y flora

La relación de compensación por el aprovechamiento del manglar será de 1:10. La compensación de Mangle se realizará con especies tales como Mangle Prieto (*Avicennia germinans*), Mangle bobo (*Laguncularia racemosa*) y Mangle Rojo (*Rhizophora mangle*), y se establecerá en la zona de influencia de la bahía de Barbacoas.

Los sitios definitivos y metodología de siembra serán concertados con CARDIQUE como autoridad ambiental regional, en el marco de la zonificación de las áreas de manglar establecidas por la Corporación en su jurisdicción. Sin embargo, se sugiere que las zonas definitivas por compensar, estén localizadas en áreas cercanas al proyecto, de tal manera que el beneficio ambiental, social y económico por el aumento en las áreas de manglar, lo reciban las comunidades del área del proyecto.

Se realizará seguimiento continuo a todo el proceso de compensación y se llevará un registro del proceso para determinar la efectividad en el prendimiento de las plantaciones, incluyendo el reemplazo de especies muertas. Esta información, será incorporada en los respectivos informes ICA.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía, compensará la afectación por pérdida del área del humedal artificial que se ha formado en la zona de piscinas que será intervenido y que ha servido de refugio y hábitat de muchas especies de la zona, a través de la revegetalización de la misma área afectada, en zonas cercanas al proyecto, de tal manera que se aumente el área de alimentación y refugio de la fauna existente y la vez se asegure la conectividad de las coberturas vegetales presentes, en especial de las existentes sobre las márgenes del canal del Dique (fluvial) en la zona del proyecto y las existentes en la Ciénaga Honda y la zona costera.

• Programa Compensación Pesquera (MB-CP-6)

Este programa hace parte de los acuerdos realizados en el marco de la consulta previa. La ficha deberá actualizarse según lo consignado en el acuerdo, "programas pesqueros" y ajustarse en el sentido de incluir las metas, cronograma de trabajo e indicadores de tipo cuantitativo y cualitativo.

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

• **Programa Seguimiento a la Calidad del Medio Ambiente (ME-SMA-7)**

- Monitoreo semestral de plantaciones terrestres y de manglar

Ajustar esta ficha en el sentido de aclarar que durante la construcción del proyecto se monitorearán las coberturas vegetales existentes en la zona de influencia directa del proyecto y no las áreas del caño Lequerica. Se monitoreará trimestralmente las áreas de manglar de la ciénaga Honda, para detectar afectaciones a la vegetación existente debido a las actividades constructivas del proyecto. En el sector norte de la ciénaga y en la zona adyacente al proyecto en las antiguas piscinas camaronerías, así como en el canal del Dique donde se construirá el muelle fluvial, se monitoreará que las áreas por talar sean las estrictamente necesarias, de acuerdo con el diseño autorizado.

- Monitoreo comunidades biológicas y físicoquímicas

Los monitoreos de calidad de agua, sedimentos e hidrobiológicos (fitoplancton, zooplancton, benthos de fondo), se realizarán trimestralmente durante toda la etapa de construcción del proyecto en las mismas estaciones monitoreadas previamente y con los mismos parámetros establecidos. Estos resultados serán analizados de acuerdo con la normatividad ambiental vigente y los resultados previos establecidos por el estudio de impacto ambiental en las mismas estaciones, así como con las actividades del proyecto que puedan generar impactos sobre estas comunidades.

En el canal del Dique se realizará el monitoreo aguas arriba y aguas abajo del sitio de obras, para establecer cambios y ajustar los programas de manejo.

El Monitoreo de invertebrados asociados a raíces de mangle y de faenas de pesca se realizará semestralmente durante toda la etapa de construcción del proyecto y sus resultados contrastados con los registrados previamente por el estudio de impacto ambiental en las mismas estaciones, así como con las actividades del proyecto que puedan generar impactos sobre estas comunidades.

Este programa deberá incorporar recomendaciones de ajustes a las medidas de manejo ambiental implementadas para la protección de las comunidades hidrobiológicas y costeras presentes.

MEDIO SOCIOECONÓMICO

• **Programa Información, Comunicación y Participación Social (MS-ICP-1)**

Este programa deberá ajustarse en el siguiente sentido: i) involucrar en las reuniones de información la comunidad de pescadores y los lancheros que transitan el área del proyecto para informar sobre la señalización de las obras que se realizarán en la terminal marítima de la Bahía y en el canal de Dique la construcción de la terminal fluvial ii) definir el sitio dónde se establecerá la oficina u oficinas de "atención e información a los actores sociales" que atiende las comunidades en cada una de las Áreas de influencia del proyecto iii) para la recepción y solicitud de inquietudes, quejas, reclamos y solicitudes la SPPB, debe contar con un formato de registro que incluya la participación y testimonio de la comunidad o del solicitante de su atención y cumplimiento iv) complementar los indicadores cuantitativos y cualitativos relacionados con la atención de quejas e inquietudes v) ajustar este programa retomando el tema de la Veeduría comunitaria que quedó como acuerdo en el marco de la consulta previa.

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

- Programa Contratación de Mano de Obra Local (MS-CMO-3)

El Programa deberá realizar reuniones en cada una de las comunidades del Área de Influencia Directa.

- Programa de Capacitación a comunidades del Área de Influencia Directa (MS-ECP-4)

Este programa hace parte de los acuerdos en el marco de la consulta previa, denominado "Programa de capacitación que les permita acceder a los empleos del puerto". Este programa debe ajustarse y complementarse en el sentido de incluir metas propuestas, cronograma de trabajo e indicadores.

PROGRAMAS DE MANEJO AMBIENTAL PARA LA ETAPA DE OPERACIÓN.

- Programa de gestión ambiental y social (GAO-1)

Este programa no será objeto de seguimiento por ser un tema de carácter gerencial de la SPPB.

- Del programa Manejo del Recurso Aire (MAO-MRA-2)

Aire

En la ficha se relaciona que para evitar la dispersión del material particulado de la carga, se deben seguir las indicaciones de la ficha MAO-MC-2, la cual no hace parte del Plan de Manejo Ambiental presentado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía. Se debe ajustar este programa estableciendo cuáles son las medidas que se implementarán para evitar la dispersión del material particulado de la carga.

Ruido

Se debe ajustar este programa especificando los lineamientos específicos para la detención de la operación bajo condiciones críticas de ruido, tal como lo propone la ficha.

- Del programa Manejo de los Recursos Suelos e Hídrico (MAO-MRSH-3)

Se debe ajustar esta ficha indicando que los únicos vertimientos líquidos que propone el proyecto son los vertimientos de aguas de escorrentías que se presenten en las diferentes zonas del proyecto portuario.

Manejo de aguas residuales domésticas

Se debe definir en este programa donde será la disposición de los lodos producto de la planta de tratamiento que se propone para el proyecto.

Manejo de combustibles y aceites

Se debe ajustar este programa definiendo cómo se realizará la transferencia del agua lluvia que llegara a contaminarse con combustible o aceites, al sistema para el tratamiento de aguas aceitosas.

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Manejo y control de las aguas de sentina y de lastre

Se prohíbe las actividades de deslastre de las aguas de los buques que llegan a puerto.

- Programa de seguimiento a la calidad del ambiente en la operación (MBO-SCA-5)

Monitoreo de plantaciones terrestres y de manglar

Las zonas compensadas por el aprovechamiento forestal del bosque sub-xerofítico y de las áreas de manglar, serán monitoreadas semestralmente durante los tres años siguientes a su plantación, para establecer su prendimiento y requerimientos de resiembras.

El monitoreo se realizará no sólo a las áreas compensadas por el aprovechamiento del bosque sub-xerofítico y de las áreas de manglar, sino a las coberturas vegetales existentes en la zona de influencia directa del proyecto. Se monitorearán periódicamente las áreas de manglar de la Ciénaga Honda, para detectar afectaciones a la vegetación existente debido a las actividades propias del proyecto, como por ejemplo partículas durante el manejo de graneles sólidos o por vertimientos durante la operación de los sistemas de tratamiento.

Los monitoreos de calidad de agua, sedimentos e hidrobiológicos (fitoplancton, zooplancton, bentos), se realizarán semestralmente durante toda la etapa de operación del proyecto en las mismas estaciones monitoreadas previamente y con los mismos parámetros establecidos. Estos resultados serán analizados de acuerdo con la normatividad ambiental vigente y los resultados históricos de los monitoreos previos realizados para el proyecto en las mismas estaciones, estableciendo posibles cambios debido a las operaciones propias del proyecto y realizando los ajustes necesarios a los programas de manejo ambiental.

En el canal del Dique se realizará el monitoreo aguas arriba y aguas abajo del sitio de obras, para establecer cambios y ajustar los programas de manejo. Se realizarán monitoreos previos al inicio de las obras, para el fitoplancton y peces.

El Monitoreo de invertebrados asociados a raíces de manglar y de faunas de pesca se realizará semestralmente durante toda la etapa de operación del proyecto y sus resultados contrastados con los registrados históricos del proyecto en las mismas estaciones, así como con las actividades del proyecto que puedan generar impactos sobre estas comunidades. Se deberá reportar la presencia de especies de peces amenazados en todo el territorio nacional (Resolución 383 de 2010), indicando dentro del plan de manejo ambiental las medidas de manejo implementadas para su protección: Chivo (*Ariopsis bonillai*), Róbalo (*Centropomus undecimalis*), mojarra rayada (*Eugerres plumieri*) y Lebranche (*Mugil liza*).

El programa se ajustará indicando las medidas de manejo ambiental por implementar para minimizar los impactos generados a las actividades pesqueras que se llevan a cabo en los sitios cercanos al proyecto como Pasacaballos, especialmente en Ciénaga Honda y de la Salida del Canal del Dique, por el aumento en el tránsito de buques en esta zona.

12

pmg

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Se verificará durante los monitoreos hidrobiológicos en la zona, la existencia y estado de las formaciones coralinas en el AID del proyecto, reportando en los documentos ICA su presencia con miras a su seguimiento.

Se incorporarán recomendaciones de ajustes a las medidas de manejo ambiental implementadas para la protección de las comunidades hidrobiológicas y costeras presentes.

- Programa de información, comunicación y participación social (MSO-ICP-7)

Este programa deberá ajustarse y guardar correspondencia con el mismo programa, MS-ICP-1 planteado para la etapa de construcción.

- Programa de contratación de mano de obra local (MSO-CMO-8)

- Necesidades y perfiles de mano de obra local
- Proceso de selección de mano de obra local
- Convenio para la capacitación de mano de obra local
- Contratación de mano de obra local

Las medidas y seguimiento planteados en el programa se consideran pertinentes.

- Programa de educación y capacitación al personal vinculado al proyecto (MSO-ECP-9)

Ajustar este programa en el sentido de: i) Incluirlo para la etapa de construcción ii) El folleto, cartilla o plegable que se entregará al personal vinculado al proyecto sobre las obligaciones, medidas de control y prohibiciones establecidas en el PMA deberá ser enviado a este Ministerio antes de empezar las obras.

El responsable de la ejecución de los programas propuesto en el Plan de Manejo Ambiental es la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., y no el concesionario y contratista de obra tal como se indica en la mayoría de las fichas ni la Fundación Puerto Bahía.

6. Del Programa de Seguimiento y Monitoreo

En relación con los Programas de Seguimiento y Monitoreo, La Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. para el desarrollo del proyecto, debe ajustar y/o complementar los programas, de acuerdo con las siguientes recomendaciones. Dichos ajustes deberán ser entregados a este Ministerio dentro de los (30) días siguientes a la ejecutoria del presente Acto Administrativo; de acuerdo con lo siguiente:

MONITOREO A LOS PROGRAMAS DE MANEJO PARA LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

Estos programas deberán ajustarse, elaborando para cada programa de manejo ambiental tanto en la etapa de construcción del proyecto como en la etapa de operación, una ficha en la que se desarrollen como mínimo los siguientes ítems:

- ✓ Nombre del programa
- ✓ Código del programa
- ✓ Objetivos

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

- ✓ Metas
- ✓ Área de cobertura/Localización
- ✓ Etapa de ejecución
- ✓ Acciones a desarrollar
- ✓ Recursos
- ✓ Responsable de la ejecución
- ✓ Indicadores de seguimiento
- ✓ Cronograma

Medio Abiótico:

- Manejo del recurso suelo

Se debe incluir un programa de monitoreo de la línea de costa que incluya el sector de la lengüeta izquierda, en la zona del proyecto, hasta la barra que separa la ciénaga Honda de la Bahía de Cartagena. Se debe realizar un levantamiento antes de comenzar la construcción de las obras, durante el desarrollo de las mismas, cada seis meses, y durante la operación del proyecto, cada seis meses. Los resultados de los levantamientos y el análisis comparativo de los mismos se deben allegar a este Ministerio en los ICAs correspondientes del proyecto.

Medio Biótico

- PROGRAMA MANEJO DEL SUELO (MB-MS-1)

Ajustar el programa incluyendo el seguimiento al manejo previo de la fauna y durante las actividades de construcción de las obras, en las áreas de mangar, bosque sub-xerófitos, zonas de extracción de materiales de préstamo, zona de ocupación actual de las planicies camaroneras, zona del predio sur de la carretera que comunica Pasacaballos con Playa Blanca, al occidente del canal del Dique.

Se llevarán registros de las labores de relocalización de especies, en especial del manejo dado a las especies encontradas en alguna de las categorías de amenaza o de vulnerabilidad.

Se llevarán registros de los individuos talados por especie y cobertura vegetal, incluyendo el registro de volúmenes y áreas intervenidas. Se incluirán indicadores que permitan la verificación estricta de los volúmenes y de las áreas aprovechadas, de acuerdo con los diseños de obras autorizados, así como la verificación del estado de conservación de la vegetación cercana a las obras.

- PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE HÁBITATS (MANGLAR) (MB-MH-2).

Ajustar el programa incluyendo indicadores que permitan medir la efectividad de las medidas implementadas para la protección y conservación de las áreas de manglar cercanas al proyecto.

- PROTECCIÓN DE ORGANISMOS MARINOS Y HÁBITATS ACUÁTICOS (MB-POM-3)

No existe programa de manejo ambiental relacionado con este programa de seguimiento por lo que se considera que no se tendrá en cuenta.

(2)

2006

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

• **PROGRAMA DE CONSERVACIÓN DE ESPECIES AMENAZADAS (MB-CEA-4)**

Ajustar el programa incluyendo indicadores que permitan medir la efectividad del seguimiento y monitoreo de las poblaciones de especies terrestres, costeras y marinas, identificadas por el estudio tanto en el área de influencia indirecta como en el área de influencia directa dentro de alguna de las categorías de amenaza, vulnerabilidad o en peligro de extinción debido a la importancia de su protección.

• **COMPENSACIÓN PARA EL MEDIO BIÓTICO (MB-CMB-7)**

Ajustar el programa, incluyendo el seguimiento a la compensación realizada en las áreas autorizadas y de acuerdo con la relación establecida para las zonas de manglar (1:10) así como para las zonas de bosque subterrestre (1:4). Se llevará el registro documental de las áreas compensadas, especies y número de individuos sembrados, así como a las resembras realizadas durante los siguientes tres años a la plantación. En cada entrega de los respectivos documentos ICA, se indicará el avance de las compensaciones realizadas, en relación con las autorizadas. Se incluirán indicadores que permitan medir la efectividad de las medidas de compensación diseñadas.

Se incluirá el seguimiento a la compensación establecida por pérdida del área del humedal artificial que se ha formado en la zona de piscinas que será intervenido y que ha servido de refugio y hábitat de muchas especies de la zona, a través de la revegetalización en zonas cercanas al proyecto. Se llevará el registro documental de las áreas compensadas.

• **SEGUIMIENTO A LA CALIDAD DEL MEDIO AMBIENTE (MB-SMA-9)**

Establecer indicadores que permitan medir las posibles afectaciones del proyecto a la vegetación existente en las zonas adyacentes al proyecto, así como a las comunidades biológicas tanto en la bahía de Cartagena como en el canal del Dique, frente a la zona del proyecto, incluyendo los invertebrados asociados a raíces de mangle e ictiofauna marina y dulceacuícola.

Medio Socioeconómico

Se debe ajustar el Plan de seguimiento y monitoreo propuesto para el medio socioeconómico, en el sentido de: i) debe haber una correspondencia para cada uno de los programas mencionados en el PMA, ii) se deben incorporar indicadores de tipo cualitativo para cada una de las acciones programadas en cada ficha que permitan verificar el grado de satisfacción de la actividad realizada.

PROGRAMAS DE MANEJO PARA LA ETAPA DE OPERACIÓN

Se debe incluir un programa de monitoreo de la línea de costa que incluya el sector de la lengüeta izquierda, en la zona del proyecto, hasta la barra que separa la ciénaga Honda de la Bahía de Cartagena. Se debe realizar un levantamiento antes de comenzar la construcción de las obras, durante el desarrollo de las mismas, cada seis meses, y durante la operación del proyecto, cada seis meses. Los resultados de los levantamientos y el análisis comparativo de los mismos se deben allegar a este Ministerio en los Informes de Cumplimiento Ambiental.

7. Del Plan de contingencias

El plan de contingencias en la etapa de operación del proyecto, incluirá las contingencias por derrames tanto en el mar (bahía de Cartagena) como en el canal del Dique, de los granos secos y líquidos que se manejarán en los terminales, y que pudieran afectar la calidad de las aguas y por lo tanto las comunidades bióticas existentes. Igualmente incluirá los derrames, explosiones e incendios relacionados con el transporte y almacenamiento de los hidrocarburos tanto en el terminal de líquidos, como en el marítimo y fluvial, que pudieran afectar seriamente la salud de los trabajadores y pobladores de los asentamientos cercanos. Finalmente, deberá incluir las contingencias para el manejo de residuos peligrosos.

Se incluirá en el plan operativo, las acciones específicas relacionadas con estas contingencias, incluyendo procedimientos y recursos de personal y equipos.

8. Se deberá incluir en los respectivos Informes de Cumplimiento Ambiental del proyecto, los volúmenes entregados para su disposición a gestores externos, los cuales deben contar con las autorizaciones ambientales correspondientes.

9. Con el fin de evaluar la eficiencia de la PTAR que se instaló en la instalación portuaria, dos meses después de iniciar operaciones en el terminal deberá realizar caracterización de dichas aguas a la entrada y salida de la misma durante tres meses de operación normal de las actividades. Los parámetros a caracterizar serán: pH, temperatura, sólidos suspendidos totales (SST), DBO5, aceites y grasas y caudal (lt/s). Los resultados de esta caracterización, y su respectivo análisis deben ser incluidos en los respectivos ICAs del proyecto. Se deberá informar el manejo que se le dará a los lodos que se extraigan de la PTAR, si el manejo y disposición final lo hará un gestor externo, este debe contar con los permisos ambientales vigentes y se deberá adjuntar en los correspondientes Informes de Cumplimiento Ambiental del proyecto los registros de volúmenes entregados.

ARTÍCULO DECIMO SEXTO.- La SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., deberá dar cumplimiento a las Actas suscritas en la reunión de Consulta Previa realizada con los Consejos Comunitario de las Comunidades Negras de Pasacaballos, Ararca, Bocachica, Santa Ana y Caño de Oro. Por lo tanto, deberá presentar en los Informes de Cumplimiento Ambiental, el estado de avance de cada uno de los compromisos suscritos en el proceso de Consulta Previa, con los respectivos soportes documentales.

ARTÍCULO DECIMO SÉPTIMO.- En caso de requerirse materiales de cantera o aluvial para el desarrollo de actividades autorizadas mediante la presente resolución, estos podrán ser adquiridos de terceros en sitios de extracción que cuenten con los títulos mineros y licencia ambiental vigentes, conforme a lo preceptuado por el Código de Minas Decreto-Ley 685 de 2001. Copia de los permisos tanto ambientales como mineros deberán ser presentados anexos a cada uno de los Informes de Cumplimiento Ambiental, dependiendo de los sitios utilizados en cada periodo.

ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO.- Durante la fase de construcción del proyecto la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. deberá realizar un seguimiento ambiental permanente con el fin de supervisar las actividades y verificar las obligaciones señaladas en el Estudio de Impacto Ambiental, en el Plan de Manejo

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Ambiental y en la presente resolución, y presentar a este Ministerio Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA), cada seis (6) meses, en medio físico y magnético, durante las fases de construcción y operación del Proyecto, aplicando los Formatos de los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA) - ANEXO AP-2, del "Manual de Seguimiento Ambiental de Proyectos" - MMA - SECAB, 2002.

PARÁGRAFO.- En los Informes de Cumplimiento Ambiental se debe incluir el seguimiento estricto a los indicadores cuantitativos y cualitativos de gestión y cumplimiento de cada uno de los programas del Plan de Manejo Ambiental, que permitan evaluar la magnitud de las alteraciones que se producen como consecuencia del Proyecto, facilitar el monitoreo de la evolución de los impactos ambientales (abióticos, bióticos y socioeconómicos) y analizar la eficacia de las medidas contempladas en el Plan de Manejo. Para estos indicadores, debe definirse la periodicidad, duración, tipos de análisis y formas de evaluación y reporte. Así mismo, dentro de cada uno de los Informes, se deberá reportar el avance de actividades del Plan de Manejo Ambiental, evaluando su eficacia y efectividad, de acuerdo a los indicadores planteados.

ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO.- La SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. debe informar a este Ministerio y a la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique -CARDIQUE- la fecha de la iniciación de las actividades del Proyecto autorizado con la presente Licencia Ambiental, y presentar el cronograma de actividades previsto para el mismo, resaltando la ejecución de las actividades o medidas descritas en el Plan de Manejo Ambiental, Plan de Seguimiento y Monitoreo y Plan de Contingencia, ajustadas a los requerimientos del presente Acto Administrativo.

ARTÍCULO VIGÉSIMO.- La presente licencia ambiental se otorga por el tiempo de duración del proyecto.

ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO.- La empresa debe proteger y garantizar que las fuentes de agua superficiales presentes en el área del Proyecto, mantengan su flujo natural, el desarrollo de la vegetación y la permanencia de la fauna existente en estas áreas.

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEGUNDO.- La SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. deberá informar previamente y por escrito al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, cualquier modificación que implique cambios con respecto al proyecto, para su evaluación y aprobación.

ARTÍCULO VIGÉSIMO TERCERO.- En caso de presentarse, durante el tiempo de ejecución de las obras u operación del proyecto, efectos ambientales no previstos, el beneficiario de la presente Licencia Ambiental, deberá suspender los trabajos e informar de manera inmediata a este Ministerio, para que determine y exija la adopción de las medidas correctivas que considere necesarias, sin perjuicio de las medidas que debe tomar el beneficiario de la misma para impedir la degradación del medio ambiente.

El incumplimiento de estas medidas, será causal para la aplicación de las sanciones legales vigentes a que haya lugar.

ARTÍCULO VIGÉSIMO CUARTO.- El beneficiario de la licencia ambiental deberá suministrar por escrito a los contratistas y en general a todo el personal involucrado en el proyecto, la información sobre las obligaciones, medios de control y prohibiciones establecidas en esta Resolución, así como aquellas

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

definidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en el Plan de Manejo Ambiental presentados, y deberá exigir el estricto cumplimiento de las mismas.

El cumplimiento a este requerimiento deberá estar soportado mediante las respectivas actas.

ARTÍCULO VIGÉSIMO QUINTO.- La SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. será responsable por cualquier deterioro y/o daño ambiental causado por él o por los contratistas a su cargo, y deberá realizar las actividades necesarias para corregir los efectos causados.

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEXTO.- La SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. deberá realizar el proyecto de acuerdo a la información suministrada a este Ministerio.

ARTÍCULO VIGÉSIMO SÉPTIMO.- La licencia ambiental que se otorga mediante esta resolución ampara únicamente las obras o actividades descritas en el Estudio de Impacto Ambiental, en los Planes de: Manejo Ambiental, Seguimiento y Monitoreo, Contingencia y Abandono y Restauración Final y en la presente resolución. Cualquier modificación en las condiciones de la Licencia Ambiental, el Estudio de Impacto Ambiental o en los Planes de: Manejo Ambiental, Seguimiento y Monitoreo, Contingencia y Abandono y Restauración Final deberá ser informada al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial para su evaluación y aprobación.

Igualmente se deberá solicitar y obtener la modificación de la licencia ambiental cuando se pretenda usar, aprovechar o afectar un recurso natural renovable diferente de los consagrados en el presente acto administrativo, o en condiciones distintas a lo contemplado en el Estudio de Impacto Ambiental, el Plan de Manejo Ambiental y en la presente Resolución.

ARTÍCULO VIGÉSIMO OCTAVO.- La SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. debe cancelar las respectivas tasas retributivas y compensatorias, a que haya lugar, a la Corporación Autónoma Regional del Canal del dique-CARDIQUE.-.

ARTÍCULO VIGÉSIMO NOVENO.- La SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. deberá informar a las autoridades municipales de la región sobre el proyecto y sus alcances, con miras a obtener los permisos necesarios para la ejecución de las obras proyectadas.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO.- La SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., deberá dar prioridad al personal de la zona para efectos de contratación.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO PRIMERO.- La SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. no podrá adelantar obras dentro de la franja a que se refiere el literal d. del artículo 83 del Decreto 2811 de 1974, ni en las zonas de retiros que sobre fuentes superficiales tenga establecida la entidad territorial en cuya jurisdicción se va a desarrollar el proyecto. Sin embargo, para los cruces de agua identificados en el Estudio de Impacto Ambiental y su complemento, presentados por el beneficiario de esta Licencia ante el Ministerio del Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, si se podrá intervenir esta franja, siempre y cuando se cumpla con lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO SEGUNDO.- El otorgamiento de esta licencia ambiental no ampara la captura o extracción de especímenes de fauna o flora silvestre.

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

ARTÍCULO TRIGÉSIMO TERCERO.- El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial supervisará la ejecución de las obras y podrá verificar en cualquier momento el cumplimiento de lo dispuesto en el presente acto administrativo, en el Estudio de Impacto Ambiental, y en los Planes de: Manejo Ambiental, Seguimiento y Monitoreo, Contingencia y Abandono y Restauración Final. Cualquier incumplimiento de los mismos dará lugar a la aplicación de las sanciones legales vigentes.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO CUARTO.- Terminados los diferentes trabajos de campo relacionados con el proyecto, la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. deberá retirar y/o disponer todas las evidencias de los elementos y materiales sobrantes, de manera que no se altere el paisaje o se contribuya al deterioro ambiental.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO QUINTO.- La SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. deberá dar cumplimiento a lo establecido en el Parágrafo 1, artículo 3 de la Resolución 1110 del 25 de noviembre de 2002, proferida por este Ministerio, o a la resolución que la modifique o sustituya, en relación con el pago por concepto de servicio de seguimiento.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO SEXTO.- La Licencia Ambiental que se otorga a través del presente acto administrativo no confiere derechos reales sobre los predios ni involucran los permisos por parte de los propietarios de los predios que serán afectados por las obras y actividades del proyecto tales como, servidumbres de paso, ocupación temporal de predios y demás. Por lo tanto, estos deberán ser acordados con los propietarios según cada caso.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO SÉPTIMO.- Con el propósito de prevenir incendios forestales, el personal de campo deberá abstenerse de realizar fogatas así como de talar y acopiar material vegetal, a excepción de lo autorizado en el presente acto administrativo.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO OCTAVO.- La SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. debe adoptar durante el desarrollo del Proyecto, el Plan de Contingencias presentado en el Estudio de Impacto Ambiental ajustado a los requerimientos establecidos en el presente acto administrativo.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO NOVENO.- La SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. deberá hacer uso de fibras naturales, en caso de ejecutar alguna de las siguientes actividades, en cumplimiento de lo establecido por la Resolución 1083 del 4 de Octubre de 1996:

1. Utilización de sacos para el relleno con diferentes mezclas para la conformación de bolsacretos.
2. Obras de revegetalización y/o empedrado para la protección de taludes.
3. Construcción de obras de protección geotécnica.
4. Actividades de tendido y bajado de tubería en proyectos de construcción de gasoductos, oleoductos, poliductos y relacionados.
5. Estabilización, protección y recuperación del suelo contra la erosión.
6. Reconformación y/o recuperación del derecho de vía en proyectos lineales.

7. Construcción de estructuras para el manejo de aguas.
8. Las demás que eventualmente se determinen por parte de este Ministerio vía seguimiento, o con motivo de la modificación de la licencia ambiental que solicite la empresa.

ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO.- La SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., deberá cumplir con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 1185 del 12 de marzo de 2008 "Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 - Ley General de Cultura y se dictan otras disposiciones", el cual señala lo siguiente:

"...1.4. Plan de Manejo Arqueológico. Cuando se efectúen las declaratorias de áreas protegidas de que trata el artículo 6° de este Título, se aprobará por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia un Plan Especial de Protección que se denominará Plan de Manejo Arqueológico, el cual indicará las características del sitio y su área de influencia, e incorporará los lineamientos de protección, gestión, divulgación y sostenibilidad del mismo.

En los proyectos de construcción de redes de transporte de hidrocarburos, minería, embalses, infraestructura vial, así como en los demás proyectos y obras que requieran licencia ambiental, registros o autorizaciones equivalentes ante la autoridad ambiental, como requisito pre-vio a su otorgamiento deberá elaborarse un programa de arqueología preventiva y deberá presentarse al Instituto Colombiano de Antropología e Historia un Plan de Manejo Arqueológico sin cuya aprobación no podrá adelantarse la obra".

ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO PRIMERO.- En caso de que la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. en el término de cinco (5) años contados a partir de la ejecución del presente acto administrativo no haya dado inicio a la etapa constructiva del proyecto denominado "Construcción y Operación de Terminal de Servicio Público Multipropósito", ubicado fundamentalmente en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar, se procederá a dar aplicación a lo establecido en el artículo 36 del Decreto 2820 de 2010, en relación con la declaratoria de pérdida de vigencia de la licencia ambiental.

ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO SEGUNDO.- La SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., una vez ejecutoriada la presente Resolución, deberá remitir copia de la misma a la Alcaldía distrital de Cartagena, en el departamento de Bolívar, y así mismo disponer una copia para consulta de los interesados en la personería distrital de Cartagena.

ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO TERCERO.- Por la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales de este Ministerio, notifíquese el contenido del presente acto administrativo al Representante Legal y/o Apoderado debidamente constituido de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO CUARTO.- Por la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales de este Ministerio, comunicar el contenido del presente acto administrativo a la Gobernación de Bolívar, a la alcaldía distrital de Cartagena, a la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique - CARDIQUE y a la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios.

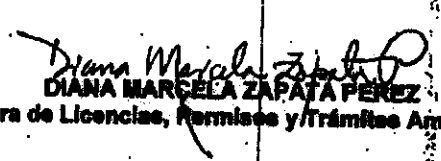
"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO QUINTO.- Por la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales, publíquese el presente acto administrativo en la Gaceta Ambiental de este Ministerio, de conformidad con los términos señalados en el artículo 71 de la Ley 99 de 1993.

ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO SEXTO.- Contra el presente acto administrativo procede por la vía gubernativa el recurso de reposición, el cual podrá interponerse ante este Ministerio por escrito, dentro de los cinco (5) días siguientes a su notificación o a la desfiguración del edicto si a ello hubiere lugar, conforme con lo dispuesto en los artículos 50, 51 y 52 del Código Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

19 AGO. 2010


DIANA MARCELA ZAPATA PÉREZ
Directora de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales

Expediente: 4688

C.T. 2002 del 19 de agosto de 2010

Proyectó: Paola Rondón G. - Abogada Contralora Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales

Revisó: Martha Elena Cottoche - Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales



Libertad y Orden

**MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y
DESARROLLO TERRITORIAL****RESOLUCIÓN NÚMERO
(2225)**

9 de noviembre de 2010

**"POR MEDIO DE LA CUAL SE OTORGA UN PLAZO ADICIONAL PARA EL
CUMPLIMIENTO DE UNA OBLIGACION ESTABLECIDA EN LA LICENCIA
AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE RESOLUCION 1635 DEL 19 DE
AGOSTO DE 2010"****EI DIRECTOR DE LICENCIAS, PERMISOS Y TRÁMITES AMBIENTALES**

En ejercicio de las funciones delegadas por el Ministro de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial mediante Resolución 1159 del 17 de junio de 2010, en especial con los fundamentos legales determinados por las Leyes 99 de 1993 y 790 de 2002, el Decreto 216 de 2003, y los Decretos 3266 de 2004, 2820 de 2010, y

CONSIDERANDO:

Que mediante Resolución 1635 del 19 de agosto de 2010, este Ministerio otorgó Licencia Ambiental a la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., para el proyecto "Construcción y Operación del Terminal de Servicio Público Multipropósito", ubicado fundamentalmente en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar..

Que con el radicado 4120-E1-128174 del 6 de octubre de 2010, MARIA PAULA MURRA FALLA, gerente general de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., solicita una prórroga de treinta (30) días para la entrega definitiva de las complementaciones relacionadas dentro del programa de seguimiento y monitoreo establecidos en el Artículo Décimo Quinto de la Resolución 1635 de 2010.

Que mediante memorando 2400-3-136269 del 25 de octubre de 2010, la Coordinación del Grupo Técnico de Evaluación de la Dirección de Licencias Permisos y Trámites Ambientales, considera viable otorgar el plazo solicitado contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, teniendo en cuenta que no se han iniciado actividades de construcción del mismo.

FUNDAMENTOS LEGALES

De la protección al medio ambiente como derecho constitucional y deber social del Estado

Que el artículo 1º de la Constitución Política de Colombia reza: "Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática,

207

"POR MEDIO DE LA CUAL SE OTORGA UN PLAZO ADICIONAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE UNA OBLIGACION ESTABLECIDA EN LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE RESOLUCION 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010"

participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general".

Que la democracia requiere de una construcción colectiva y también de una construcción individual, que necesita ciudadanos responsables y conscientes de sus derechos y de sus deberes. La ciudadanía en el marco de la democracia participativa debe entenderse en relación con sus responsabilidades democráticas y en relación con el respeto y defensa del Estado Social de Derecho.

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 Ibídem, señala: *"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."*, consagrado no como un derecho constitucional fundamental sino como un derecho y un interés constitucional de carácter colectivo, que puede vincularse con la violación de otro derecho constitucional de rango o naturaleza fundamental, como la salud o la vida.

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

Que el artículo 80 de nuestra Carta Política, dispone para el Estado la obligación de planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración y sustitución. Además deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

Que en ese orden de ideas, es deber del Estado planificar el manejo de los recursos naturales a fin de garantizar su desarrollo sostenible, la norma constitucional hace referencia no solo a la Nación sino al conjunto de autoridades públicas, no solo por cuanto es un deber que naturalmente se predica de todas ellas sino, además, porque la Carta consagra obligaciones ecológicas de otras entidades territoriales.

Que igualmente, el Ordenamiento Constitucional señala en su artículo 95, que toda persona está obligada a cumplir con la Constitución y las leyes y dentro de los deberes de la persona y el ciudadano, establece en su numeral 8º el de: *"Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano"*.

De la competencia de este Ministerio

Que el artículo 2º de la Ley 99 de 1993, dispone la creación del Ministerio del Medio Ambiente, hoy Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, como el organismo rector de la gestión del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, encargado entre otras cosas, de definir las regulaciones a las que se sujetarán la conservación, protección, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables y el medio ambiente de la Nación, a fin de asegurar el desarrollo sostenible.

74

"POR MEDIO DE LA CUAL SE OTORGA UN PLAZO ADICIONAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE UNA OBLIGACION ESTABLECIDA EN LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE RESOLUCION 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010"

Que el artículo 3º del Decreto 2820 de 2010 señala, concepto y alcance de la Licencia Ambiental. *"La Licencia Ambiental, es la autorización que otorga la autoridad ambiental competente para la ejecución de un proyecto, obra o actividad, que de acuerdo con la ley y los reglamentos pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje; la cual sujeta al beneficiario de ésta, al cumplimiento de los requisitos, términos, condiciones y obligaciones que la misma establezca en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos ambientales del proyecto, obra o actividad autorizada.*

La Licencia Ambiental llevará implícitos todos los permisos, autorizaciones y/o concesiones para el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales renovables, que sean necesarios por el tiempo de vida útil del proyecto, obra o actividad.

El uso aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales renovables, deberán ser claramente identificados en el respectivo Estudio de Impacto Ambiental.

La Licencia Ambiental deberá obtenerse previamente a la iniciación del proyecto, obra o actividad. Ningún proyecto, obra o actividad requerirá más de una Licencia Ambiental."

Que el numeral 6 del artículo 8º del Decreto 2820 de 2010, determinó que el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, otorgará o negará de manera privativa la licencia ambiental para los siguientes proyectos, obras o actividades:

"6. En el sector marítimo y portuario:

a) La construcción o ampliación y operación de puertos marítimos de gran calado;."

Que el Decreto 2820 de 2010 en el artículo 30 estableció el procedimiento y los requisitos para adelantar el trámite de modificación de la Licencia Ambiental.

Que de acuerdo con lo señalado en las normas citadas, este Ministerio es la autoridad competente para efectuar la modificación de la Licencia Ambiental solicitada por la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A, otorgada mediante resolución 1635 del 19 de agosto de 2010 para el proyecto "Construcción y Operación del Terminal de Servicio Público Multipropósito", ubicado fundamentalmente en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar.

Que el artículo segundo del Decreto 216 del 3 de febrero de 2003, contempla que el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial continuará ejerciendo las funciones establecidas en la Ley 99 de 1993.

Que a través del Decreto No. 3266 del 8 de octubre de 2004, mediante el cual se modificó la estructura del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, se creó la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales, adscrita al Despacho del Viceministro de Ambiente, a la que se le asignó entre otras funciones, la de elaborar, revisar y expedir los actos administrativos por medio de los cuales se otorgan o nieguen las Licencias Ambientales y demás instrumentos de manejo y control ambiental de competencia de este Ente Administrativo, como es el caso de los Dictámenes Técnicos Ambientales, así como los actos

"POR MEDIO DE LA CUAL SE OTORGA UN PLAZO ADICIONAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE UNA OBLIGACION ESTABLECIDA EN LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE RESOLUCION 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010"

administrativos que sean necesarios para adelantar el procedimiento que tenga como fin el licenciamiento ambiental y demás autorizaciones ambientales.

Que el numeral 6 del artículo cuarto ibídem, establece como función, entre otras, la de elaborar, revisar y expedir los actos administrativos por medio de los cuales se otorguen o nieguen las licencias ambientales y demás instrumentos de manejo y control ambiental.

No encuadramiento de los casos del artículo 29 del Decreto 2820 de 2010:

El artículo en mención establece lo siguiente:

"Artículo 29°. Modificación de la licencia ambiental. La licencia ambiental deberá ser modificada en los siguientes casos:

- 1. Cuando el titular de la Licencia Ambiental pretenda modificar el proyecto, obra o actividad de forma que se generen impactos ambientales adicionales a los ya identificados en la licencia ambiental;***
- 2. Cuando al otorgarse la licencia ambiental no se contemple el uso, aprovechamiento o afectación de los recursos naturales renovables, necesarios o suficientes para el buen desarrollo y operación del proyecto, obra o actividad;***
- 3. Cuando se pretendan variar las condiciones de uso, aprovechamiento o afectación de un recurso natural renovable, de forma que se genere un mayor impacto sobre los mismos respecto de lo consagrado en la licencia ambiental;***
- 4. Cuando el titular del proyecto, obra o actividad solicite efectuar la reducción del área licenciada o la ampliación de la misma con áreas lindantes al proyecto;***
- 5. Cuando el proyecto, obra o actividad cambie de autoridad ambiental competente por efecto de un ajuste en el volumen de explotación, el calado, la producción, el nivel de tensión y demás características del proyecto;***
- 6. Cuando como resultado de las labores de seguimiento, la autoridad identifique impactos ambientales adicionales a los identificados en los estudios ambientales y requiera al licenciataria para que ajuste tales estudios.***
- 7. Cuando las áreas objeto de licenciamiento ambiental no hayan sido intervenidas y éstas áreas sean devueltas a la autoridad competente por parte de su titular;***
- 8. Cuando se pretenda integrar la licencia ambiental con otras licencias ambientales."***

En el análisis de cada uno de los casos expuestos por la norma transcrita se establece que no existe encuadramiento en ninguno de las ocho situaciones planteadas por la norma, toda vez que no se generan impactos ambientales adicionales, no se pretende modificar el área licenciada, no se pretende variar el uso, aprovechamiento o afectación de los recursos naturales renovables determinados en la resolución 1635 del 19 de agosto de 2010, sino de modificar el plazo determinado para la entrega definitiva de las complementaciones relacionadas dentro del Programa de Seguimiento y Monitoreo establecidas en el artículo Décimo Quinto de la Resolución citada..

Principios de Celeridad y Economía Procesal

La Constitución Política de Colombia en su artículo 209 en relación con dichos principios manifiesta:

"POR MEDIO DE LA CUAL SE OTORGA UN PLAZO ADICIONAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE UNA OBLIGACION ESTABLECIDA EN LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE RESOLUCION 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010"

"(...) ARTICULO 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. (...)"

A su vez el Código Contencioso Administrativo en su artículo 3º establece lo siguiente:

"(...) ARTICULO 3o. PRINCIPIOS ORIENTADORES. Las actuaciones administrativas se desarrollarán con arreglo a los principios de economía, celeridad, eficacia, imparcialidad, publicidad y contradicción y, en general, conforme a las normas de esta parte primera.

En virtud del principio de economía, se tendrá en cuenta que las normas de procedimiento se utilicen para agilizar las decisiones, que los procedimientos se adelanten en el menor tiempo y con la menor cantidad de gastos de quienes intervienen en ellos, que no se exijan más documentos y copias que los estrictamente necesarios, ni autenticaciones ni notas de presentación personal sino cuando la ley lo ordene en forma expresa.

En virtud del principio de celeridad, las autoridades tendrán el impulso oficioso de los procedimientos, suprimirán los trámites innecesarios, utilizarán formularios para actuaciones en serie cuando la naturaleza de ellas lo haga posible y sin que ello releve a las autoridades de la obligación de considerar todos los argumentos y pruebas de los interesados. (...)"

En este sentido la Corte Constitucional en Sentencia C-188 de 1999 expresa que:

"(...)... en la disposición impugnada se muestra con claridad el desconocimiento de los principios de igualdad, eficacia y celeridad, que deben presidir la función administrativa, según el artículo 209 Ibídem. El Estado, en sus relaciones con los particulares, no puede asumir legítimamente las conductas que censura y castiga si provienen de ellos. Si les exige puntualidad en el pago de sus obligaciones tributarias, y si tan duramente castiga el hecho de que no las cancelen a tiempo, elementales principios de justicia y equidad hacen imperativo que, correlativamente, su propio comportamiento en idénticas situaciones se ajuste a las exigencias que formula a los particulares(...)."

La misma Corte en Sentencia C-892/01 fundamenta la aplicación de dichos principios presentando la siguiente:

"(...)De acuerdo con el artículo 209 de la Constitución, la función administrativa está al servicio de los intereses generales y para ello debe desarrollarse con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad. Es claro que para garantizar la vigencia de los anteriores principios, la ley impone una serie de restricciones a la Administración, que hacen más lenta y compleja su marcha, pero que se justifican precisamente en razón de la finalidad de interés público que ellos comportan. (...)"

En igual sentido es necesario tener en cuenta el Principio de Celeridad establecido en las normas constitucionales y legales, con el fin de suprimir los

"POR MEDIO DE LA CUAL SE OTORGA UN PLAZO ADICIONAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE UNA OBLIGACION ESTABLECIDA EN LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE RESOLUCION 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010"

trámites que estén por fuera de la órbita de la eficiencia en el ejercicio de las funciones de las entidades estatales.

El artículo 267 del Código Contencioso Administrativo preceptúa: *"Aspectos no regulados. En los aspectos no contemplados en este Código se seguirá el Código de Procedimiento Civil en lo que sea compatible con la naturaleza de los procesos y actuaciones que correspondan a la jurisdicción en lo contencioso administrativo"*.

El artículo 310 del Código de Procedimiento Civil determina: *"toda providencia en que se haya incurrido en error puramente aritmético, es corregible por el juez que la dictó, en cualquier tiempo, de oficio o a solicitud de parte, mediante auto susceptible de los mismos recursos que procedían contra ella, salvo los de casación y revisión"*.

"Lo dispuesto en los incisos anteriores se aplica a los casos de error por omisión o cambio de palabras o alteración de éstas, siempre que estén contenidas en la parte resolutive o influyan en ella".

De lo expuesto por las normas precitadas y la jurisprudencia transcrita, estamos en presencia de un caso dentro del cual, es necesario modificar la Resolución 1635 del 19 de agosto de 2010 otorga Licencia Ambiental a la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., para el proyecto *"Construcción y Operación del Terminal de Servicio Público Multipropósito"*, ubicado fundamentalmente en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en el sitio denominado *"La Pulga"* entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar, con base en el Principio de Economía en razón a que es deber de la administración evitar dilaciones injustificadas en sus procedimientos y a su vez no hacer incurrir en gastos innecesarios a los usuarios a los cuales va dirigido el servicio que presta este Ministerio a través de la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales en materia de licenciamiento ambiental.

CONSIDERACIONES DEL MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL

Que con el radicado 4120-E1-128174 del 6 de octubre de 2010, la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., solicita una prórroga de treinta (30) días para la entrega definitiva de las complementaciones relacionadas dentro del programa de seguimiento y monitoreo establecidos en el Artículo Décimo Quinto de la Resolución 1635 de 2010.

Que el numeral 6 del artículo Décimo Quinto de la Resolución 1635 citada establece:

"(...)"

6. Del Programa de Seguimiento y Monitoreo

En relación con los Programas de Seguimiento y Monitoreo, La Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. para el desarrollo del proyecto, debe ajustar y/o complementar los programas, de acuerdo con las siguientes recomendaciones. Dichos ajustes deberán ser entregados a este Ministerio dentro de

"POR MEDIO DE LA CUAL SE OTORGA UN PLAZO ADICIONAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE UNA OBLIGACION ESTABLECIDA EN LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE RESOLUCION 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010"

los (30) días siguientes a la ejecutoria del presente Acto Administrativo, de acuerdo con lo siguiente:

MONITOREO A LOS PROGRAMAS DE MANEJO PARA LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

Estos programas deberán ajustarse, elaborando para cada programa de manejo ambiental tanto en la etapa de construcción del proyecto como en la etapa de operación, una ficha en la que se desarrollen como mínimo los siguientes ítems:

- ✓ Nombre del programa
- ✓ Código del programa
- ✓ Objetivos
- ✓ Metas
- ✓ Área de cobertura/Localización
- ✓ Etapa de ejecución
- ✓ Acciones a desarrollar
- ✓ Recursos
- ✓ Responsable de la ejecución
- ✓ Indicadores de seguimiento
- ✓ Cronograma

Medio Abiótico:

- Manejo del recurso suelo

Se debe incluir un programa de monitoreo de la línea de costa que incluya el sector de la lengüeta izquierda, en la zona del proyecto, hasta la barra que separa la ciénaga Honda de la Bahía de Cartagena. Se debe realizar un levantamiento antes de comenzar la construcción de las obras, durante el desarrollo de las mismas, cada seis meses, y durante la operación del proyecto, cada seis meses. Los resultados de los levantamientos y el análisis comparativo de los mismos se deben allegar a este Ministerio en los ICAs correspondientes del proyecto.

Medio Biótico

- **PROGRAMA MANEJO DEL SUELO (MB-MS-1)**

Ajustar el programa incluyendo el seguimiento al manejo previo de la fauna y durante las actividades de construcción de las obras, en las áreas de manglar, bosque sub-xerofíticos, zonas de extracción de materiales de préstamo, zona de ocupación actual de las piscinas camaroneras, zona del predio sur de la la carretera que comunica Pasacaballos con Playa Blanca, al occidente del canal del Dique.

Se llevarán registros de las labores de relocalización de especies, en especial del manejo dado a las especies encontradas en alguna de las categorías de amenaza o de vulnerabilidad.

Se llevarán registros de los individuos talados por especie y cobertura vegetal, incluyendo el registro de volúmenes y áreas intervenidas. Se incluirán indicadores que permitan la verificación estricta de los volúmenes y de las áreas aprovechadas, de acuerdo con los diseños de obras autorizados, así como la verificación del estado de conservación de la vegetación cercana a las obras.

- **PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE HÁBITATS (MANGLAR) (MB-MH-2).**

Ajustar el programa incluyendo indicadores que permitan medir la efectividad de las medidas implementadas para la protección y conservación de las áreas de manglar cercanas al proyecto.

- **PROTECCIÓN DE ORGANISMOS MARINOS Y HÁBITATS ACUÁTICOS (MB-POM-3)**

"POR MEDIO DE LA CUAL SE OTORGA UN PLAZO ADICIONAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE UNA OBLIGACION ESTABLECIDA EN LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE RESOLUCION 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010"

No existe programa de manejo ambiental relacionado con este programa de seguimiento por lo que se considera que no se tendrá en cuenta.

• **PROGRAMA DE CONSERVACIÓN DE ESPECIES AMENAZADAS (MB-CEA-4)**

Ajustar el programa incluyendo indicadores que permitan medir la efectividad del seguimiento y monitoreo de las poblaciones de especies terrestres, costeras y marinas, identificadas por el estudio tanto en el área de influencia indirecta como en el área de influencia directa dentro de alguna de las categorías de amenaza, vulnerabilidad o en peligro de extinción debido a la importancia de su protección.

• **COMPENSACIÓN PARA EL MEDIO BIÓTICO (MB-CMB-7)**

Ajustar el programa, incluyendo el seguimiento a la compensación realizada en las áreas autorizadas y de acuerdo con la relación establecida para las zonas de manglar (1:10) así como para las zonas de bosque subxerofítico (1:4). Se llevará el registro documental de las áreas compensadas, especies y número de individuos sembrados, así como a las resiembras realizadas durante los siguientes tres años a la plantación. En cada entrega de los respectivos documentos ICA, se indicará el avance de las compensaciones realizadas, en relación con las autorizadas. Se incluirán indicadores que permitan medir la efectividad de las medidas de compensación diseñadas.

Se incluirá el seguimiento a la compensación establecida por pérdida del área del humedal artificial que se ha formado en la zona de piscinas que será intervenido y que ha servido de refugio y hábitat de muchas especies de la zona, a través de la revegetalización en zonas cercanas al proyecto. Se llevará el registro documental del las áreas compensadas.

• **SEGUIMIENTO A LA CALIDAD DEL MEDIO AMBIENTE (MB-SMA-9)**

Establecer indicadores que permitan medir las posibles afectaciones del proyecto a la vegetación existente en las zonas adyacentes al proyecto, así como a las comunidades hidrobiológicas tanto en la bahía de Cartagena como en el canal del Dique, frente a la zona del proyecto, incluyendo los invertebrados asociados a raíces de mangle e ictiofauna marina y dulceacuícola.

Medio Socioeconómico

Se debe ajustar el Plan de seguimiento y monitoreo propuesto para el medio socioeconómico, en el sentido de: i) debe haber una correspondencia para cada uno de los programas mencionados en el PMA, ii) se deben incorporar indicadores de tipo cualitativo para cada una de las acciones programadas en cada ficha que permitan verificar el grado de satisfacción de la actividad realizada

PROGRAMAS DE MANEJO PARA LA ETAPA DE OPERACIÓN

Se debe incluir un programa de monitoreo de la línea de costa que incluya el sector de la lengüeta izquierda, en la zona del proyecto, hasta la barra que separa la ciénaga Honda de la Bahía de Cartagena. Se debe realizar un levantamiento antes de comenzar la construcción de las obras, durante el desarrollo de las mismas, cada seis meses, y durante la operación del proyecto, cada seis meses. Los resultados de los levantamientos y el análisis comparativo de los mismos se deben allegar a este Ministerio en los Informes de Cumplimiento Ambiental."

Que mediante memorando 2400-3-136269 del 25 de octubre de 2010, la Coordinación del Grupo Técnico de Evaluación de la Dirección de Licencias Permisos y Trámites Ambientales, considera viable otorgar el plazo solicitado contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, teniendo en cuenta que no se han iniciado actividades de construcción del mismo.

Que conforme a lo anterior, este Ministerio procederá en la parte resolutive del presente acto administrativo a prorrogar el plazo determinado para el cumplimiento de la obligación relacionada con el complemento de la información del programa

77

"POR MEDIO DE LA CUAL SE OTORGA UN PLAZO ADICIONAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE UNA OBLIGACION ESTABLECIDA EN LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE RESOLUCION 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010"

de seguimiento y monitoreo establecidos en el Artículo Décimo Quinto de la Resolución 1635 de 2010

Por mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- Modificar el numeral 6 del Artículo Décimo Quinto de la Resolución 1635 del 19 de agosto de 2010, en el sentido de otorgar un plazo adicional de treinta (30) días hábiles contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, para realizar el ajuste y/o complemento de los programas establecidos en dicho numeral.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Los demás términos, condiciones y obligaciones contenidas en la Resolución 1635 del 19 de agosto de 2010, continúan plenamente vigentes.

ARTÍCULO TERCERO.- Por la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales de este Ministerio, notificar el contenido del presente acto administrativo al representante legal y/o apoderado debidamente constituido de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

ARTÍCULO CUARTO.- Por la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales de este Ministerio, comunicar el contenido del presente acto administrativo a la Gobernación de Bolívar, a la alcaldía distrital de Cartagena, a la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique –CARDIQUE y a la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios.

ARTÍCULO QUINTO.- Por la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales, publíquese el presente acto administrativo en la Gaceta Ambiental de este Ministerio, de conformidad con los términos señalados en el artículo 71 de la Ley 99 de 1993.

ARTÍCULO SEXTO.- Contra el presente acto administrativo procede por la vía gubernativa el recurso de reposición, el cual se podrá interponer dentro de los cinco (5) días siguientes a su notificación y con el lleno de los requisitos legales conforme a lo dispuesto en los artículos 50, 51 y 52 del Código Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE
Dada en Bogotá D.C., a los

JOHN MARMOL MONCAYO
DIRECTOR DE LICENCIAS, PERMISOS Y TRÁMITES AMBIENTALES

Expediente LAM4688

Memorando 2400-3-136269 del 25 de octubre de 2010

Proyecto: Paola Rondón- Abogado contratista- Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales

Revisó: Edilberto Peñaranda Correa – Asesor Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales

71

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES
- ANLA -

RESOLUCIÓN
(0950) 19 NOV 2012

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

LA DIRECTORA GENERAL DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES

En uso de las facultades conferidas en la Ley 99 de 1993 y el Decreto 2820 de 2010 y en ejercicio de las funciones asignadas en el Decreto 3573 del 27 de septiembre de 2011 y,

CONSIDERANDO

El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial -MAVDT, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible -MADS, mediante Resolución 1635 del 19 de agosto de 2010, modificada por la Resolución 2225 del 9 de noviembre de 2010, otorgó Licencia Ambiental a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S. A.** para el proyecto "Construcción y Operación del Terminal de Servicio Público Multipropósito", ubicado en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, en el sitio denominado "La Pulga", entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, departamento de Bolívar.

Que mediante escrito con radicado 4120-E1-143991 del 17 de noviembre de 2011, la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, presentó a esta Autoridad solicitud de modificación de la Licencia Ambiental, anexando para ello los requisitos legales y los estudios de soporte correspondientes, entre ellos el pago por concepto de evaluación y copia de la radicación del complemento de estudio de impacto ambiental ante la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique - CARDIQUE, realizada con radicado No. 7815 el 1 de noviembre de 2011.

Que esta Autoridad, mediante Auto 3825 del 09 de diciembre de 2011 dio inicio al trámite administrativo de modificación de la Licencia Ambiental, en el sentido de autorizar la ampliación del área del proyecto, la construcción y operación de nuevas obras, y adicionar y/o modificar permisos para el uso de recursos naturales.

Que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales realizó visita de evaluación al área objeto de modificación del proyecto del 31 de enero al 3 de febrero de 2012.

Que mediante Auto 1941 del 25 de junio de 2012, esta Autoridad solicitó a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** información adicional y/o complementaria al Estudio de Impacto Ambiental dentro del trámite de modificación de la Licencia Ambiental del proyecto.

Que la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, mediante radicado 4120-E1-41698 del 1 de agosto de 2012, presentó a esta Autoridad la información adicional requerida en el Auto 1941 del 25 de junio de 2012, adjuntando la radicación de la misma ante la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique - CARDIQUE, realizada el día 27 de julio de 2012 con el número 5634.

Que mediante Auto No. 2762 del 03 de septiembre de 2012, esta Autoridad convoca a reunión de Consulta Previa con los Consejos Comunitarios de Ararca, Santa Ana, Pasacabello, Caño del oro y Bocachica,

712

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

ubicadas en la Bahía Interior del Distrito de Cartagena de Indias, en el sitio denominado la "Pulga", localizados en el área de influencia del proyecto.

Que obra en el expediente documentación donde consta que el 14 de septiembre de 2012, se realizó la Consulta Previa con los Consejos Comunitarios de Ararca, Santa Ana, Pasacaballo, Caño del Oro y Bocachica, en cuya acta quedó constancia del siguiente orden del día: 1) Instalación de la reunión, a cargo de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, 2) Presentación de los asistentes y verificación de asistencia por parte del representante de la Oficina del Grupo de Consulta Previa del Ministerio del Interior, 3) Presentación del proyecto por parte de la Sociedad Puerto Bahía S.A., con énfasis en la identificación de los impactos y las medidas de manejo de los mismos, 4) Definición de acuerdos, 5) Elaboración, aprobación de acuerdos y firma del acta de la reunión, así como las demás actuaciones surtidas en el proceso de consulta realizado.

Que mediante oficio con radicado 4120-E1-47852 del 17 de septiembre de 2012, la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. allegó certificación del ICANH, con radicado 3951-31-08-12 del 13 de septiembre de 2012, con el "Programa de arqueología preventiva: prospección arqueológica, estación de transferencia o llenadero de Pasacaballo, Proyecto Portuario Puerto Bahía, corregimiento de Pasacaballo, municipio de Cartagena, departamento de Bolívar", evaluado y aprobado por el Grupo de Arqueología del ICANH.

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.

De la competencia de esta Autoridad

Que el artículo 2 de la Ley 99 de 1993, dispuso la creación del Ministerio del Medio Ambiente, como el organismo rector de la gestión del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, encargado entre otras cosas de definir las regulaciones a las que se sujetarán la conservación, protección, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables y el medio ambiente de la Nación, a fin de asegurar el desarrollo sostenible, estableciendo en el numeral 15 del artículo 5, como una de sus funciones, evaluar los estudios ambientales y expedir, negar o suspender la licencia ambiental correspondiente, en los casos que se señalan en el Título VIII de la presente ley, competencia expresamente indicada en el artículo 52 de la misma Ley.

Que el Decreto 2820 de 2010 reglamenta el Título VIII de la Ley 99 de 1993 sobre licencias ambientales, enunciando taxativamente en los artículos 8º y 9º los proyectos, obras o actividades que requieren de este instrumento de manejo y control ambiental.

Que en ejercicio de las facultades extraordinarias conferidas en los literales d), e) y f), del artículo 18 de la Ley 1444 de 2011, el gobierno Nacional expide el Decreto 3573 del 27 de septiembre de 2011, crea La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, y le asigna entre otras funciones, la de "Otorgar o negar las

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

licencias, permisos y trámites ambientales de Competencia del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de conformidad con la Ley y los reglamentos.

De la modificación de las Licencias Ambientales

El Título V del Decreto 2820 de 2010 que reglamenta la modificación de las licencias ambientales, estableció en los numerales 1 y 3 del artículo 29 que: *"Cuando el titular de la Licencia Ambiental pretenda modificar el proyecto, obra o actividad de forma que se generen impactos ambientales adicionales a los ya identificados en la licencia ambiental o cuando se pretendan variar las condiciones de uso, aprovechamiento o afectación de un recurso natural renovable, de forma que se genere un mayor impacto sobre los mismos respecto de lo consagrado en la licencia ambiental", ésta debe ser modificada.*

De conformidad con el numeral 5 del artículo 30 del Decreto 2820 de 2010, para el trámite de modificación de Licencias Ambientales, el interesado deberá presentar a la Autoridad Ambiental competente, copia de la constancia de radicación del complemento del Estudio de Impacto Ambiental ante la respectiva autoridad ambiental con jurisdicción en el área de influencia directa del proyecto, siempre que se trate de una petición que modifique el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales renovables. La Autoridad Ambiental tendrá en cuenta la información técnica suministrada por las Autoridades Regionales, lo anterior en cumplimiento de lo previsto en el Inciso Segundo del artículo 59 de la Ley 99 de 1993, y en atención igualmente a la importancia de contar con el pronunciamiento de la autoridad ambiental regional directamente encargada de la administración, control y vigilancia de los recursos naturales que puedan ser utilizados, aprovechados o afectados por un determinado proyecto.

Al respecto la norma establece lo siguiente:

"...Artículo 30. Requisitos para la modificación de la licencia ambiental. Cuando se pretenda modificar la Licencia Ambiental se deberá presentar y allegar ante la autoridad ambiental competente la siguiente información:

(...)

5. Copia de la constancia de radicación del complemento del Estudio de Impacto Ambiental ante la respectiva autoridad ambiental con jurisdicción en el área de influencia directa del proyecto, en los casos de competencia del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, siempre que se trate de una petición que modifiquen el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales renovables..."

Así mismo, el párrafo del artículo 31 del Decreto 2820 de 2010, establece lo siguiente en relación con el concepto técnico que debe ser rendido por las autoridades ambientales regionales, con jurisdicción en el área donde se desarrolla el proyecto sometido a licencia ambiental de competencia del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial:

"...Párrafo. Cuando se trate de proyectos, obras o actividades de competencia del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, las autoridades ambientales regionales con jurisdicción en el área de influencia directa del proyecto contará con un término de máximo de veinte (20) días hábiles, contados a partir de la radicación del complemento del Estudio de Impacto Ambiental, para pronunciarse sobre la modificación solicitada si a ello hay lugar, para lo cual el peticionario allegará la constancia de radicación con destino al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

Así mismo, y en el evento en que se haya hecho requerimiento de información adicional sobre el uso y/o aprovechamiento de los recursos naturales renovables, las autoridades ambientales deberán emitir el correspondiente concepto técnico en un término máximo de quince (15) días hábiles, contados a partir de la radicación de la información adicional..."

Que ha transcurrido un (1) año desde que la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. radicó el complemento del estudio de impacto ambiental ante CARDIQUE, sin que esa entidad haya formulado el respectivo concepto, por lo tanto, esta Autoridad en aplicación del término establecido del inciso 4 del artículo 31 del Decreto 2820 de 2010, continuará con el trámite de modificación de licencia ambiental, a fin de emitir un pronunciamiento de fondo en el presente acto administrativo, en el sentido de autorizar la ampliación del área del proyecto, la construcción y operación de nuevas obras, y adicionar y/o modificar permisos para el uso de recursos naturales, de conformidad con la información suministrada en el Estudio de Impacto Ambiental y la visita de campo realizada al proyecto.

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2228 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

Del régimen legal en relación con los permisos, autorizaciones y/o concesiones para el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales renovables

Que de conformidad con el artículo 42 del Decreto 2811 de 1974, "...*Pertenece a la Nación los recursos naturales renovables y demás elementos ambientales regulados por este Código que se encuentran dentro del territorio Nacional, sin perjuicio de los derechos legítimamente adquiridos por particulares y de las normas especiales sobre baldíos...*"

El artículo 9º del Decreto 2811 de 1974 establece lo siguiente en relación con el uso y aprovechamiento de recursos naturales renovables:

"...Artículo 9º.- El uso de elementos ambientales y de recursos naturales renovables, debe hacerse de acuerdo con los siguientes principios:

a.- Los recursos naturales y demás elementos ambientales deben ser utilizados en forma eficiente, para lograr su máximo aprovechamiento con arreglo al interés general de la comunidad y de acuerdo con los principios y objetos que orientan este Código;

b.- Los recursos naturales y demás elementos ambientales, son interdependientes. Su utilización se hará de manera que, en cuanto sea posible, no interfieran entre sí;

c.- La utilización de los elementos ambientales o de los recursos naturales renovables debe hacerse sin que lesione el interés general de la comunidad, o al derecho de terceros;

d.- Los diversos usos que puede tener un recurso natural estarán sujetos a las prioridades que se determinen y deben ser realizados coordinadamente, para que se puedan cumplir los principios enunciados en los ordinales precedentes;

e.- Los recursos naturales renovables no se podrán utilizar por encima de los límites permisibles, que al alterar las calidades físicas, químicas o biológicas naturales, produzcan el agotamiento o el deterioro grave de esos recursos o se perturbe el derecho a ulterior utilización en cuanto ésta convenga al interés público;

f.- La planeación del manejo de los recursos naturales renovables y de los elementos ambientales debe hacerse en forma integral, de tal modo que contribuya al desarrollo equilibrado urbano y rural. Para bienestar de la comunidad, se establecerán y conservarán, en los centros urbanos y sus alrededores, espacios cubiertos de vegetación.

Que en lo referente al uso, aprovechamiento y afectación de recursos naturales, durante el desarrollo de proyectos, obras y actividades sujetos a licencia ambiental, el inciso segundo del artículo 3º del Decreto 2820 de 21 de abril de 2010, concordante con el artículo 132 del Decreto 2150 de 1995, dispone que *"...La Licencia Ambiental llevará implícitos todos los permisos, autorizaciones y/o concesiones para el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales renovables, que sean necesarios por el tiempo de vida útil del proyecto, obra o actividad..."*

Del Régimen de Transición previsto por el nuevo Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Que el artículo 308 establece lo siguiente con respecto al régimen de transición y vigencia:

"...Artículo 308. Régimen de Transición y Vigencia. El presente Código comenzará a regir el dos (2) de julio del año 2012.

"Esta Código sólo se aplicará a los procedimientos y las actuaciones administrativas que se inicien, así como a las demandas y procesos que se instauran con posterioridad a la entrada en vigencia.

"Los procedimientos y las actuaciones administrativas, así como las demandas y procesos en curso a la vigencia de la presente ley seguirán regíndose y culminarán de conformidad con el régimen jurídico anterior."

CONSIDERACIONES DE ESTA AUTORIDAD

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

Que el Grupo Técnico de esta Autoridad, una vez revisado, analizado y evaluado el complemento de Estudio de Impacto Ambiental de la modificación presentado por la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., obrante en el expediente LAM 4688, emitió el Concepto Técnico No. 1834 del 29 de octubre de 2012, así:

(...)

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

2.1 Objetivo

El objetivo del proyecto es la "Construcción y Operación de un Terminal de Servicio Público Multipropósito", localizado en el Distrito de Cartagena de Indias en el departamento de Bolívar.

2.2 Localización

El Terminal de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía (SPPB) está localizado en el costado sur de la bahía de Cartagena sobre la costa Caribe colombiana, en jurisdicción del Distrito de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar. El lote del terminal portuario está conformado por los terrenos costeros de la Isla de Barú que se extienden hacia el norte hasta alcanzar la bahía de Cartagena y el canal del Dique, específicamente en el sitio denominado "La Pulga", entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, en jurisdicción del corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.

(...)

En relación a la localización del proyecto, Puerto Bahía presenta los polígonos de ubicación del proyecto, tanto en tierra como en mar. En la zona en tierra, el lote ubicado en la margen occidental del Canal del Dique, Puerto Bahía propone una disminución de la zona ya licenciada por esta Autoridad, puesto que requerirá de menos área para el desarrollo de su infraestructura portuaria y ese lote será utilizado para el desarrollo de una zona franca, que luego será trámite de un licenciamiento ambiental aparte. El área a excluir está delimitada por las coordenadas 14, 14c, 14b y 14a de la Figura 1. Se aclara que en estas áreas ya se realizaron actividades de movimiento de tierra y de aprovechamiento forestal. Aunque el polígono definido por las coordenadas 14, 14c, 14b y 14a de la Figura 1 no vaya a seguir siendo área donde se vaya a construir infraestructura portuaria para el proyecto, Puerto Bahía deberá cumplir con todas las obligaciones de la Licencia Ambiental relacionadas con las actividades ya realizadas de movimiento de tierra y de aprovechamiento forestal impuestas en la Resolución 1635 del 19 de Agosto del 2010. Además, es importante que el proyecto de Zona Franca que se desarrolle en dicha área cuente con un plan de manejo ambiental en concordancia con el plan de manejo ambiental que tenga el terminal portuario, ello con el fin de llevar a cabo medidas que prevengan, controlen, mitiguen o compensen los impactos identificados en el Área de Influencia ya caracterizada.

Según la información de coordenadas presentadas en la figura 1, los polígonos en tierra donde se desarrollará la infraestructura portuaria de Puerto Bahía son los siguientes:

Tabla 1. Coordenadas del Polígono del proyecto. Margen izquierda canal del Dique
Margen izquierda Canal Del Dique

Vértice	Norte	Este	Vértice	Norte	Este
4	1629946.84	840686.93	14c	1629274.63	840591.81
5	1629801.13	840732.44	15	1629460.01	840482.56
6	1629656.58	840781.71	16	1629569.22	840333.80
7	1628593.42	840695.18	17	1629610.71	840280.50
8	1629636.88	841383.49	18	1629586.30	840197.68
9	1629684.50	841584.21	19	1629641.45	840168.23
10	1629692.53	841593.31			
11	1629283.53	841748.74			
12	1628201.00	841763.71			
13	1628192.52	841731.42			
14a	1628860.02	841307.79			
14b	1629488.12	840950.04			

Fuente: Estudio de Impacto Ambiental para la Modificación de la Licencia Ambiental- Resolución 1635/2010 MAVDT Octubre 2011.

Tabla 2. Coordenadas del Polígono del proyecto.
Margen Derecha Canal Del Dique

Vértice	Norte	Este
21	1628812.21	842067.78

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

Vértice	Norte	Este
22	1628888.51	842122.82
23	1628824.76	842208.00
24	1628937.33	842288.56
25	1628876.36	842368.81
26	1628848.86	842449.90
27	1628724.50	842352.00
28	1628617.21	842395.64
29	1628565.15	842162.77
30	1626742.40	842094.62

Fuente: Estudio de Impacto Ambiental para la Modificación de la Licencia Ambiental- Resolución 1635/2010 MAVDT Octubre 2011.

Se considera que la descripción de las obras y actividades que hacen parte de la solicitud de modificación de licencia ambiental de Puerto Bahía son claras y están relacionadas con la naturaleza del puerto multipropósito y con la expansión para líquidos que se está proponiendo.

La modificación contempla un muelle para atención de embarcaciones de tipo fluvial el cual se traslada de la zona del canal del Dique, a la zona de la Bahía de Cartagena. Además se incluye una zona de transferencia que estará ubicada en el costado oriental del canal del Dique, y que comunicará con las instalaciones principales del puerto por medio de un cruce subfluvial. Dicho cruce subfluvial albergará en su interior un total de ocho (8) tuberías de acero de carbono API5L PSL1 GRADO X65, las cuales tienen los siguientes diámetros:

- Dos (2) tuberías de 30" de diámetro.
- Una (1) tubería de 20" de diámetro.
- Una (1) tubería de 16" de diámetro.
- Dos (2) de 14" de diámetro.
- Dos (2) tuberías de 12" de diámetro.

Para la primera etapa una tubería de 30", una tubería de 16" y otra de 12". Puerto Bahía menciona que estas tuberías harán parte de interconexión con otros proyectos, tales como el Oleoducto del Caribe y la Refinería de Cartagena. Al respecto esta Autoridad aclara que solo se hará el análisis de la información presentada por el proyecto y que está relacionada con la conformación de dichas tuberías dentro del trazado del cruce subfluvial. Los aspectos de conexión correspondientes a los otros proyectos harán parte de otro licenciamiento o modificación de licencia ambiental a la que se gestiona en esta solicitud.

También se contemple una redistribución en las áreas de almacenamiento an tierra, ello con el fin de ampliar la zona de almacenamientos de líquidos.

En relación con las obras complementarias descritas para la instalación portuaria se tienen las siguientes consideraciones:

- A pesar que el proyecto menciona que utilizará como parte de las vías de acceso la Transversal de Barú, y menciona que se debe realizar un mejoramiento de esta, en la presente modificación no se dará autorización para dicho mejoramiento por ser, como lo menciona Puerto Bahía, un proyecto diferente al portuario y de otro titular.
- En relación con los lodos que serán producto de la perforación del cruce subfluvial, se hace necesario que Puerto Bahía disponga una zona para el secado de los mismos la cual deberá ser confinada con diques y aislando el fondo con un material impermeable con el fin de evitar la contaminación de los suelos. Al momento de que los lodos se encuentren completamente secos, deberán ser deberá realizar un adecuado manejo y disposición final de los mismos. Puerto Bahía deberá allegar:
 - Antes del inicio de las actividades constructivas del cruce subfluvial la ubicación de esta zona de secado, en un plano debidamente georeferenciado en coordenadas magna sirgas.
 - En los respectivos ICAs entregar los respectivos registros de volúmenes de entrega de dicho material a un gestor ambiental externo que cuente con las debidas autorizaciones para su manejo y disposición final
- Respecto del sistema de incineración de vapores que se realizará durante el llenado de embarcaciones y carrotanques, esta autoridad considera que el puerto deberá allegar todos los planos y diseños de dicho dispositivo de incineración, mostrando cuales son los dispositivos de control y seguridad con que se contará,

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

además deberá llevar un registro o estimación del caudal de gas incinerado, datos de operación que se efectuarán en cada uno de los incineradores, reportando los Informes de Cumplimiento Ambiental.

- Respecto al combustible que se va a utilizar para la generación de energía es necesario que el puerto tenga en cuenta que según lo establecido en el Artículo segundo de la Resolución 1309 del 2010 del MVDT se modificó el párrafo quinto del artículo 4 de la Resolución 908 de 2008 el cual quedó así:

"Párrafo Quinto: Los motores de combustión interna con capacidad igual o superior a 1 MW existentes en actividades industriales deberán cumplir un estándar de emisión admisible para MP de 100 mg/m³, para SO₂ de 400 mg/m³ y para NO_x de 1800 mg/m³ a condiciones de referencia y con oxígeno de referencia del 15%.

Los motores de combustión interna con capacidad igual o superior a 1 MW nuevos en actividades industriales deberán cumplir un estándar de emisión admisible para MP de 50 mg/m³, para SO₂ de 400 mg/m³ y para NO_x de 1800 mg/m³ a condiciones de referencia y con oxígeno de referencia del 15%.

Además es necesario, que Puerto Bahía allegue antes del inicio de las actividades constructivas la ubicación de la infraestructura necesaria para el recibo de dicho combustible. Dicha ubicación deberá ser en un plano del puerto, debidamente georreferenciado en coordenadas magna sirgas origen Bogotá.

- Dos meses después del acto administrativo que accija el presente concepto técnico, Puerto Bahía deberá allegar a esta Autoridad un plano debidamente georreferenciado en coordenadas magna sirgas origen Bogotá, donde se especifique el trazado que tendrá los canales que lo compondrán, con el fin de contener las aguas lluvias, incluyendo la de la zona del pit de tanques.
- Antes del inicio de las obras constructivas relacionadas con los tanques de almacenamiento para los hidrocarburos que serán manejados en el terminal portuario, Puerto Bahía deberá allegar a esta autoridad el diseño de los muros de contención o cortafuegos que servirán para retener el líquido de los tanques en caso de derrames, los cuales deberán tener la capacidad de retener en caso de derrame el 110% del volumen de almacenamiento de los tanques de hidrocarburo. El dique debe estar comunicado mediante una tubería que lleve el efluente de aguas con contenido de aceite a un canal interceptor que a su vez lo lleve a un sistema de separación primaria (una trampa de grasas y aceites). Además debe disponer de una válvula que permita el cierre de la tubería de acceso al canal y la recolección del líquido derramado. Además se deberá especificar cuál será el sistema de seguridad y aislamiento que tendrán los tanques con el suelo donde estarán cimentados ello con el fin de garantizar la contaminación de los suelos por los productos almacenados en la terminal.
- Antes del inicio de las actividades constructivas relacionadas con los tanques de Slop se deberá allegar a esta Autoridad la ubicación exacta de dichos planos en un plano debidamente georreferenciado en coordenadas magna sirgas origen Bogotá.
- En caso de que el producto recolectado de los tanques de slop propuestos para el proyecto no puedan ser regresados a uno de los tanques que se manejan en el terminal portuario y deben ser cargados en un carro tanque para su manejo y disposición externo, Puerto Bahía deberá contar con los servicios de un operador especializado que lo realice, el cual deberá contar con las respectivas autorizaciones ambientales para el desarrollo de estas actividades. Puerto Bahía deberá allegar en los respectivos ICAS del proyecto el volumen del producto evacuado de las instalaciones portuarias así como los registros de autorizaciones ambientales del operador que escoja para dicha labor.
- Antes del inicio de las actividades constructivas relacionadas con los tanques de almacenamiento para agua potable y para agua contra incendios que se utilizarán en las instalaciones portuarias, Puerto Bahía deberá allegar a esta Autoridad la ubicación exacta de dichos tanques en un plano debidamente georreferenciado en coordenadas magna sirgas origen Bogotá.
- Antes del inicio de las actividades constructivas relacionadas con el tanque que se utilizará para el almacenamiento del diesel necesario para el funcionamiento de bombas del sistema contra incendios de la instalación portuaria y para el uso de vehículos internos de operación, Puerto Bahía deberá allegar a esta Autoridad la ubicación exacta de dicho tanque en un plano debidamente georreferenciado en coordenadas magna sirgas origen Bogotá.

Es necesario que Puerto Bahía realice una batimetría semestral de la zona del Canal del Dique en el área que será atravesada por el cruce subfluvial. Lo anterior con el fin de poder verificar que la conformación de dicha

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2285 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

infraestructura no causará alguna afectación en los fondos del mismo. Además, Puerto Bahía deberá realizar una batimetría de la misma zona antes del inicio de las labores de conformación del cruce subfluvial.

- Antes del inicio de la construcción del cruce subfluvial, Puerto bahía deberá informar a las autoridades correspondientes del inicio de las actividades relacionadas con su conformación, ello con el fin de socializar el inicio de la obra a realizar.

3.1 Áreas de influencia del proyecto

(...)

En relación las áreas de influencia del proyecto, es importante indicar que, dentro de la licencia ambiental del proyecto de construcción y operación del puerto, se autorizó un área de influencia directa, que corresponde al área de influencia directa social y al área de influencia directa físico biótica, esta última incluida dentro de la primera.

La licencia ambiental igualmente solicitó que se incluyera dentro del AID físico y biótica el área terrestre, fluvial y marino de construcción y operación del terminal fluvial (sobre el canal del Dique) y del terminal marítimo, (dentro de la bahía de Cartagena), la zona del canal de acceso de entrada de los buques al terminal marítimo y la zona de dársena y maniobras, así como la zona de Clónega Honda.

En esta modificación de la licencia, se conserva la misma área de influencia socioeconómica, la cual corresponde a los centros poblados de los corregimientos de Pasacaballos, Santa Ana, Caño del Oro, Bocachica y el centro poblado de Arerca.

Sin embargo, para el AID físico biótica, se incluye el área del polígono localizado sobre la margen derecha del canal del Dique donde será construido la Terminal de Transferencia, así como el área de la zona terrestre y acuática en donde serán construidas las obras del cruce subfluvial y el tramo de la vía interna de la isla Barú, que se adecuará para el ingreso de vehículos de carga hasta el puerto, ampliándose de esta manera el área de influencia directa físico biótica del proyecto.

Por lo tanto, esta Autoridad considera que se deberá modificar la licencia ambiental otorgada a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía, en el sentido de ampliar el área de influencia directa del proyecto, para incluir las áreas que serán intervenidas con las nuevas actividades de adecuación del puerto.

En relación con el Área de influencia Físico - Biótica Marina del Proyecto, se tendrán las siguientes coordenadas, definidas a partir del documento para la modificación de la licencia entregado por Puerto Bahía S.A.

Tabla 7. Coordenadas del AID Físico Biótica Marina del Proyecto de Puerto Bahía

Vértice	Norte	Este	Vértice	Norte	Este
1a	1629183.53	838248.13	11	1629283.53	841748.74
1b	1629590.48	838876.14	12	1629201.00	841783.71
1c	1630530.38	840286.04	13	1629192.52	841731.42
4	1629946.84	840888.93	14c	1629274.63	840991.81

Fuente: Estudio de Impacto Ambiental para la Modificación de la Licencia Ambiental- Resolución 1635/2010 MAVDT Octubre 2011.

3.2 Caracterización del Área de Influencia del Proyecto

3.2.1. Medio Abiótico

(...)

Se considera que la información relacionada con temas del componente abiótico de la caracterización del Área de Influencia Directa del proyecto de Puerto Bahía, es pertinente con la solicitud de modificación solicitada a esta Autoridad y se encuentran en relación con la zona donde se desarrolla el proyecto y con lo observado durante la visita de campo. Es así como el documento denominado "Modificación de la Licencia Ambiental- Resolución 1635/2010 MAVDT Estudio de Impacto Ambiental. - Octubre 2011" expone de manera clara los aspectos relacionados con la geología, la geomorfología, los suelos, la hidrología de los cuerpos de agua del área del proyecto, la calidad de aguas de estos cuerpos de agua, la hidrogeología, la oceanografía, el clima, la calidad de aire, el ruido ambiental y el paisaje.

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2226 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

En relación con la (sic) geomorfología, se presenta la evolución del la desembocadura del Canal Del Dique debido a las rectificaciones que este cuerpo de agua ha tenido en el tiempo, el cual influye de manera significativa tanto en la sedimentación que se presenta en la Bahía de Cartagena, como en la calidad de agua de la misma. Es así como (sic) se la información presentada en el estudio presentado por Puerto Bahía, se determina que el avance de las lengüetas formadas en la zona de Pasacaballos por la sedimentación del Canal del Dique, tienen un avance progresivo pero en dirección norte, lo cual no influye de manera directa con el proyecto de Puerto Bahía. La lengüeta del sector occidental de la desembocadura del Canal del Dique, proporciona un abrigo para las instalaciones marítimas del proyecto, sumado este al que tiene la Bahía en general por la presencia de Tierrabomba, lo cual es una ventaja. Además el avance de la sedimentación en la Bahía de Cartagena en la dirección norte, y con mayor porcentaje en la lengüeta oriental, se visualiza como un problema para el acceso de los terminales portuarios de la Bahía de Cartagena ubicados al norte de la desembocadura del canal del Dique, pero no para la ruta que tomarán los buques que atenderá Puerto Bahía, luego de hacer su ingreso por el canal del Bocachica, lo cual es una ventaja adicional de la ubicación del proyecto en relación a los procesos geomorfológicos de su zona próxima.

La batimetría que se presenta en la zona de desarrollo del proyecto portuario es otra ventaja, debido a las profundidades naturales que presenta, lo cual permite atender buques de gran capacidad sin realizar labores de dragado y con la construcción de viaductos de aproximadamente 200 m de longitud que conectaran la zona en tierra con los muelles de carga propuestos.

En relación con la calidad de aguas en el área de influencia del proyecto, se tienen monitoreos en los cuerpos de agua cercanos: Bahía e Cartagena, Canal del Dique y Ciénaga Honda. Los cuerpos de agua son de diferentes naturaleza, la Bahía de Cartagena marina, y el Canal del Dique y Ciénaga Honda de agua continental. Se considera que las variables monitoreadas para los cuerpos de agua son suficientes y de acuerdo al origen de las aguas cercanas. Es importante contar con un seguimiento al oxígeno disuelto en la estación BC-2, el cual presenta un valor por debajo de lo estipulado en el decreto 1584 de 1984. Puerto Bahía deberá presentar un análisis de resultado de este parámetro en dicha estación que ayuden a determinar las causas del resultado.

Los resultados de calidad de aguas en las estaciones del Canal del Dique determinen que dicho cuerpo de agua es una de las principales causas de la contaminación de la Bahía de Cartagena. A pesar que Puerto Bahía no tendrá operaciones de carga y descarga en las orillas del Canal, se deberán seguir monitoreando estas estaciones, puesto que las embarcaciones de tipo fluvial que servirán el Puerto harán su navegación por dicho cuerpo de agua.

Se deberá realizar seguimiento a las concentraciones de Zinc en las estaciones ubicadas en el Canal del Dique, y realizar un análisis de resultado comparativo de los diferentes monitoreos que ayuden a determinar si hay variación de estas por las actividades de construcción u operación del proyecto.

En general los resultados de los parámetros de las estaciones monitoreadas en el Canal del Dique demuestran el alto grado de contaminación de este cuerpo de agua, esto a causa de las diferentes actividades que se desarrollan a lo largo de este cuerpo de agua.

La información de oceanografía presentada por el estudio proporciona datos promedios de la Bahía de Cartagena, tales como la distribución horizontal de la temperatura a diferentes profundidades, la cual varía entre valores de 30 y 32°C durante todo el año. Las mareas en la Bahía de Cartagena tienen un rango promedio de variaciones de 33.5 cm. Además se determinan los valores de los oleajes significativos en la Bahía, los cuales fluctúan entre 0.5 y 2 m, con períodos picos que varían entre 5 y 9s. Se realiza una determinación de los oleajes incidentes en la Bahía para las diferentes épocas del año, en los cuales se determina que la mayor incidencia es de las direcciones N, NNE y NE. En el régimen extremo, la condición más desfavorable de la Bahía es cuando el oleaje proviene de la dirección NNE, esto debido al fenómeno de refracción que ocurre hasta que este llegue a las orillas de la Bahía.

Las corrientes en la Bahía presentan sus mayores valores en el sector de Bocachica, ello demuestra el grado de abrigo que tienen la Bahía Interna, y que es más evidente en las zonas de acceso y comunicación al exterior de la misma.

Los monitoreos realizados a los sedimentos, en las mismas estaciones monitoreadas para calidad de agua, permitieron determinar el tipo de material que se encuentre en los fondos de la Bahía de Cartagena, el Canal del Dique y de Ciénaga Honda. Es así como se determinó que las muestras tomadas en las estaciones CH-1, CD-1 y CD-2 son sustratos arenosos con bajo porcentaje de limos y arcillas, por el contrario las muestras tomadas en CH-2, BC-2, BC-3 y BC-4 presentan porcentajes altos de todos (arcillas y limos) y bajos porcentajes de arenas. En relación a la medición de parámetros físicos y químicos analizados, se determina que no se determinó concentración de metales como el Cadmio y el Cromo VI en ninguna de las muestras analizadas. En relación con el Zinc, se encontraron concentraciones más altas en las estaciones ubicadas en la Bahía de Cartagena.

Respecto a los monitoreos de calidad de aire, para los futuros muestreos, estos deberán acogerse estrictamente a lo establecido en el protocolo para el muestreo de la calidad del aire desarrollado por el MAVDT, en este caso se utilizará la

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2228 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

metodología existente para sistemas de vigilancia de la Calidad del Aire Industrial -SVCAI, para ello se deberán tener en cuenta lo siguiente:

- Tiempo de monitoreo: Como mínimo 20 muestras cada tercer día.
- Número de estaciones de monitoreo: Como mínimo se deberá ubicar una estación de fondo y una estación vientos abajo, según lo analizado en el EIA la predominancia de los vientos en la época de peores condiciones, la cual corresponderá a la presencia de vientos alizos y temporada seca, los vientos son predominantes del N y NE en ese caso se deberá ubicar una estación vientos abajo, en alguna de las poblaciones de interés identificadas dentro del AID, y ubicar una tercera estación en cercanías de la operación del puerto; esto estará sujeto al diseño definitivo de al SVCAI al cual deberá estar basado en el modelo de dispersión de contaminantes, la ubicación de las estaciones deberán contemplar las siguientes:
 - ✓ Las estaciones deberán ser localizadas para determinar las concentraciones más altas en el dominio del SVCAI.
 - ✓ Las estaciones deberán ser localizadas para determinar el impacto en la calidad del aire de fuentes significativas, asociadas al proyecto, (tanques, incineradores, equipos de generación eléctrica, vías de uso para el desarrollo y operación del proyecto.
 - ✓ Ubicación de estaciones para determinar concentraciones generales de fondo
 - ✓ El número de estaciones: Las estaciones serán ubicadas y sus perímetros definidos de acuerdo con el inventario de emisiones, el modelo de dispersión y la campaña de monitoreo preliminar, en este caso los contaminantes a evaluar inicialmente serán Material Particulado Tipo PM10, Óxidos de azufre SO₂, óxidos de nitrógeno, NO_x, Compuestos Orgánicos volátiles COV's

En relación al monitoreo de ruido el estudio concluye que hay cumplimiento de los valores máximos para período diurno establecidos en la Resolución 0627 de 2006 del MAYDT. Caso contrario ocurre para los valores máximos permisibles para período nocturno. Reporta Puerto Bahía que el ruido es relacionado con las actividades propias de las zonas donde se realizaron los monitoreos, en específico en las zonas pobladas de Santa Ana y de Pasacabellos.

3.2.2. Medio Biótico

(...)

En relación con las comunidades terrestres, se considera importante indicar que tal como se describe en la caracterización presentada por la empresa, la zona por intervenir para la construcción de la estación de transferencia, objeto de la presente modificación, presenta en su mayoría coberturas de vegetación de pantano y manglar y en menor proporción árboles y arbustos dispersos, así como una pequeña área de manglar.

En tal sentido se pudo evidenciar durante la visita de campo realizada a la zona, que esta corresponde a una zona de borde del canal del Dique que se ve influenciada por las inundaciones periódicas que se presentan en la zona en la época de invierno, por lo cual la empresa ha propuesto elevar la cota de este terreno para evitar esta problemática, y que le confiere un paisaje de pantano, donde predominan especies de flora acuática como la anón, el helado metatigre (*Acrostichum aureum*), heliconias (platanillo) y algunas especies arbóreas localizadas al borde, como el trapillo (*Prosopis juliflora*) y cantagallo (*Erythrina fusca*) propias del bosque seco, además de herbáceas y pastizales. También se observó un parche de manglar entre el borde del canal de Dique y el lado del predio, que corresponden a especies de manglar Zaragoza (*Conocarpus erectus*). Por otra parte, fue evidente la intervención de la zona, observándose asentamientos informales alrededor del predio y otras industrias, así como parte de la construcción de la vía que comunicará la ciudad de Cartagena con la Isla de Barú.

En relación con la fauna, es evidente la existencia en la zona de fauna terrestre y acuática, debido a los hábitats que se encuentran presentes. Es así como se evidencia la presencia de organismos asociados a pantanos, como los anfibios (sapo común y rana), pequeños lagartos y serpientes, así como de pequeños y grandes mamíferos. En tal sentido, es importante el registro en la zona de especies amenazadas, que son objeto de caza en toda la zona, como es el caso de la iguana (iguana iguana).

Por esta razón, esta Autoridad considera necesario requerir a la empresa para que previo a la remoción de la vegetación de pantano y el suelo orgánico y durante la ejecución de tales labores, necesarias para la adecuación de la estación de transferencia, lleve a cabo un rescate de la fauna presente en la zona y se realice una recolección de nidos y huevos, así como de pequeños mamíferos, reptiles y anfibios, y se trasladen a sitios cercanos, de características ecológicas similares a las encontradas en la zona. En tal sentido, se considera necesario que la empresa remita, previo a la implementación de estas actividades, la metodología que utilizará para el rescate de cada uno de los grupos de la fauna presente en la zona por intervenir en la margen derecha del canal del Dique, así como la identificación clara de los sitios de reubicación de estas poblaciones. Así mismo, la empresa deberá remitir, en forma posterior a la realización de tales actividades, registro documental de todas las actividades desarrolladas, incluyendo: especies, número de individuos por especie y georreferenciación del sitio donde fueron reubicadas.

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

En relación con los ecosistemas acuáticos, éstos corresponden para el proyecto al canal del Dique, en donde se reporta una alta riqueza de especies de macrófitas (vegetación acuática) y de su fauna asociada, la cual fue evidente durante la visita realizada a la zona, así como de especies icéticas que sustentan la pesca en la zona. Igual ocurre con el fitoplancton, cuyos resultados mostraron para el monitoreo del 2008, densidades altas de especies dulceacuícolas de clorofíceas y clorofíceas. Sin embargo, los muestreos realizados en la zona (año 2011), reportan bajas densidades y riqueza de especies de zooplancton y fitoplancton, relacionados con las altas tasas de sedimentación de las aguas del canal. En relación con el bentos, los monitoreos del 2007, 2008 y 2011, registraron bajas densidades o ningún individuo, en el canal del Dique.

Sobre los ecosistemas marinos, los resultados presentados de los monitoreos realizados en la zona de la bahía de Cartagena y cerca de Ciénaga Honda en 2008, muestran baja diversidad de especies icéticas debido a factores externos relacionados con la contaminación de sus aguas, que se ha venido acentuando a lo largo de las últimas décadas en la zona; alta densidad de macrofauna asociada a las raíces de mangle, cuyo hábitat ha sido alterado, por la extracción que se hace del recurso cortando las raíces del mangle y densidades bajas tanto para el zooplancton, como para el fitoplancton, pero dentro de los valores comúnmente registrados para la bahía.

En relación con la presencia de arrecifes de coral, aunque se ha evidenciado y registrado su presencia en la bahía, estos no se localizan en la zona de influencia marina del proyecto. Sobre el bentos marino, los monitoreos realizados en 2007, 2008 y 2011, han encontrado predominio de las especies de poliquetos, debido a su capacidad para habitar sustratos arenosos y fangosos como los que existe en la bahía, registrándose densidades relativamente altas en zonas de la bahía alejadas del canal del Dique y en la barra que separa Ciénaga Honda con la bahía.

3.2.3. Medio Socioeconómico y Cultural

(...)

3.2.3.1. (...) sobre la consulta previa

Respecto al proceso de participación de las Comunidades Negras Identificadas en el área de influencia del proyecto tal como quedó consignado en las actas de protocolización de los acuerdos de la consulta previa, las comunidades manifestaron haber participado activamente en la socialización del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) para la modificación de la Licencia Ambiental, análisis de los impactos del proyecto y las medidas de manejo que se proponen a través de las fichas del Plan de Manejo Ambiental (PMA).

De acuerdo con los soportes entregados en el EIA, tomo IV (con sus respectivos anexos), y lo verificado durante la visita de evaluación del proyecto, realizada los días 31 de enero, 1, 2 y 3 de febrero de 2012, los procesos de lineamientos de participación se llevaron a cabo en cada una de las comunidades identificadas, los líderes de los Consejos Comunitarios tenían suficiente información sobre la modificación del proyecto. Tal como lo manifestaron los representantes de las cinco comunidades afrodescendientes, fue un proceso que se cumplió a cabalidad en el cual participaron activamente, han logrado fortalecerse como organizaciones comunitarias y el cumplimiento que ha realizado la empresa a los acuerdos establecidos, les ha generado confianza frente a la intervención que esta realice en la zona.

3.3. Definición de zonificación ambiental

(...)

Se considera que la definición de la Zonificación Ambiental realizada para el proyecto de Puerto Bahía esté acorde con las áreas definidas para el desarrollo del proyecto, y con las zonas que se encuentran en el AID del proyecto. Es así, como la zona de Ciénaga Honda, por ser un cuerpo de agua, y su entorno, el cual esté rodeado de vegetación de alta importancia, es definida como un área de alta restricción ambiental, donde el proyecto no propone el desarrollo de infraestructura alguna para el terminal portuario. El resto de las zonas del AID del proyecto en tierra están definidas como de moderada restricción, y en este sentido, se deberán plantear dentro del EIA presentado por la empresa, medidas ambientales que vayan acordes con dicha restricción.

3.4. Impactos significativos

(...)

Medio Abiótico:

En relación con las actividades y posibles impactos identificados en la zona del proyecto, sin el desarrollo del mismo, son claras y relacionadas con la región. Lo anterior fue evaluado por esta Autoridad en el proceso de licenciamento.

**"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL DTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN
RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE
NOVIEMBRE DE 2010"**

ambiental del proyecto y verificado durante la visita de campo, tanto para dicho proceso, como para el que actualmente se está adelantando para la modificación.

Para la identificación de impactos del medio abiótico, el estudio realiza una identificación por fases del proyecto y por actividades que los generarían. En relación a la fase constructiva del proyecto, la gran mayoría de los impactos son moderados, aunque se presenta un porcentaje considerable de impactos significativos, entre los que se encuentran la alteración y/o pérdida de suelo, cambio en los patrones de drenaje natural del terreno, cambio en el uso del suelo, cambio en la batimetría del área (agua) y el cambio en la topografía. Estos impactos van asociados a la adecuación del terreno para el desarrollo del terminal petrolero y a la construcción de la infraestructura marina que se requiere para las embarcaciones que atenderá el terminal. La empresa deberá, en el respectivo Plan de Manejo Ambiental del proyecto, proponer medidas para el manejo de dichos impactos. En el caso de la presente modificación, estos impactos se presentarán en el terreno ubicado en la margen oriental del Canal del Dique, en cercanía de la población de Pasacaballo, la cual corresponde al área que no había sido evaluada por esta Autoridad para el otorgamiento de la licencia ambiental, puesto que se incluye en la presente modificación. En el caso de la construcción del cruce subfluvial, genera dos de los impactos significativos del proyecto.

En la fase de operación, no se encuentra ninguno impacto significativo, con respecto al medio abiótico, la gran mayoría, aproximadamente el 90% de los impactos, son de carácter moderado, entre los que se destacan la alteración de la calidad del aire y alteración de los niveles de ruido.

Medio Biótico:

En relación con el medio biótico, esta Autoridad considera que los principales impactos que se generarán con las obras propuestas dentro de la presente modificación, serán la pérdida de la cobertura vegetal acuática y terrestre que será removida en aproximadamente un 8,6 hectáreas, para la adecuación de la estación de transferencia en la margen derecha del Canal del Dique y la afectación sobre la fauna acuática y terrestre presente, ya que será evidente el ahuyentamiento y posible muerte de algunas de estas especies.

Por lo tanto, se considera necesario que Puerto Bahía S.A. implemente medidas de manejo adecuadas, tanto para el retiro del material vegetal de esta zona de inundación como para su disposición final. Así mismo deberá considerar todas las medidas de manejo ambiental que se requieran para el rescate de fauna acuática y terrestre y en especial de aquella con algún grado de amenaza o vulnerabilidad, para lo cual se considera necesario que la empresa, antes, previa al inicio de tales actividades, informe de la metodología que implementará para el rescate y reubicación de la fauna existente, y en forma posterior, el registro documental de las actividades realizadas.

Adicionalmente, con la construcción de la estación de transferencia, cambiará el uso del suelo de un área de inundación frecuente del canal del Dique a una zona totalmente industrial, por lo que el proyecto deberá considerar medidas compensatorias que restauren la afectación producida.

Con la construcción del cruce subfluvial, no se esperan impactos de gran magnitud sobre las comunidades de flora y fauna terrestres, ya que éste será construido atravesando el lecho del canal del Dique, a una profundidad definida técnicamente en 5 metros, para conectar la estación de transferencia, localizada en la margen derecha del canal, con el terminal fluvial, localizado en la margen izquierda del mismo. Sin embargo, se producirá ruido y polvo proveniente de los equipos y maquinaria, especialmente de los taladros de perforación, que pueden afectar no sólo a las poblaciones vecinas sino a la fauna que habita el lugar. Aunque esto es inevitable, se considera necesario solicitar a Puerto Bahía S.A. la implementación de medidas que aminoren estas afectaciones. Por otra parte, la perforación del lecho para la instalación de la tubería, requerirá el manejo de lodos, químicos y aguas provenientes del proceso de perforación que deberán ser manejados adecuadamente, para evitar contaminación de los suelos y del agua del canal por derrames.

No se considera afectación sobre actividades que se llevan a cabo sobre el canal del dique como la pesca o el tránsito de embarcaciones, ya que por ser una actividad que se realiza bajo el lecho del canal, no se interrumpirán estas actividades. En cuanto, a posibles contingencias que podrían presentarse, relacionados con la seguridad de las instalaciones de conexión o un posible rompimiento de alguna de las tuberías que quedarán alojadas dentro el cruce subfluvial y que podrían afectar la calidad del agua y de las comunidades bióticas presentes, se consideran poco probables, debido al sistema de seguridad de cierre de válvulas que se activan en el evento de algún cambio de presión dentro de las tuberías, lo cual fue expuesto por la empresa durante la visita de evaluación realizada al proyecto.

En relación con la ampliación del área marina del puerto, ésta tiene como objetivo construir un terminal exclusivo para el manejo de hidrocarburos y sus derivados, para la atención de embarcaciones marítimas y fluviales, que será independiente del muelle para contenedores, éste último ya autorizado en la licencia ambiental. De esta manera se independizará el manejo de los granules líquidos, del manejo de contenedores. En este aspecto, esta Autoridad considera necesario, mantener un monitoreo de calidad de aguas e hidrobiológicos, en la zona estuarina de la bahía y de ciénega Honda, así como en el canal del Dique, en áreas cercanas al proyecto, que permita mantener un control y seguimiento estricto del manejo de los hidrocarburos en el terminal.

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

En relación con el área en tierra que solicitan sea recortada del área ya licenciada, con el fin de ser utilizada en otro proyecto diferente, esta Autoridad considera que los impactos bióticos que fueron identificados para esa zona por la construcción del proyecto portuario, ya fueron generados, toda vez que se pudo verificar durante la visita de evaluación que Puerto Bahía S.A. ya había realizado el descapote y limpieza total del área. Por lo tanto, aunque se considera viable autorizar esta modificación, esta Autoridad verificará que Puerto Bahía S.A. haya implementado las medidas de manejo ambiental para las actividades que ya desarrolló y que aplican en la zona y que se implementen las de compensación, que corresponden con el impacto causado.

Medio Socioeconómico:

Para la identificación de impactos en el medio socioeconómico, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. en el estudio presentado para la modificación, realiza un análisis de los impactos que se generaran en cada una de las etapas del proyecto.

Esta Autoridad considera que los principales impactos que se presentaran con las obras propuestas corresponden a la generación de expectativas, generación de empleo, cambios en la dinámica económica, al incrementarse la necesidad de bienes y servicios que se requieren para la ejecución de las obras propuestas.

En relación a la alteración en los patrones culturales, se relaciona a los cambios de hábitos y costumbres de la población nativa, generada por la llegada de personal foráneo.

En relación a las obras de ampliación portuaria, se identifica el incremento en el tráfico marítimo y fluvial, por el número de embarcaciones que llegaran a la zona de la bahía, esta situación genera cambios en las rutas de pesca y sitios de pesca tradicionales, al igual que modificación en las actividades turísticas que se desarrollan en la zona. Al igual que las obras de la estación de transferencia, las cuales generan cambio en el paisaje y en el uso del suelo.

Para las obras del cruce subfluvial, no se estiman impactos de gran magnitud, solo el impacto que se generara por el ruido y polvo proveniente de los equipos utilizados para las perforaciones a realizar en la zona de Pasacaballos y Santa Ana.

Es de precisar que la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. ha previsto en el Plan de Manejo los impactos que se ocasionaran y las medidas de manejo a implementar.

4. DEMANDA DE RECURSOS NATURALES

El Decreto 2150 de 1995 y el Decreto 2820 de 2010 establecen que la Modificación de Licencia Ambiental llevará implícitos todos los permisos, autorizaciones y/o concesiones para el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales renovables que sean necesarios para el desarrollo y operación del proyecto, obra o actividad.

Que de conformidad con lo anterior, a continuación se presenta el análisis técnico sobre cada uno de los permisos para el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales solicitados por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., para la realización de las actividades objeto de modificación, de la siguiente manera:

(...)

• Concesión de Aguas

De acuerdo a la información entregada por Puerto Bahía, el proyecto no requiere de concesión de aguas superficiales ni subterráneas, puesto que adquirirá el recurso de la Empresa de Acueducto de Cartagena – ACUACAR tanto para la etapa constructiva como para la operativa.

• Vertimiento e Cuerpo de Agua

En relación con las aguas residuales la empresa Puerto Bahía reporta que no realizará vertimientos industriales a los cuerpos de agua cercanos al proyecto. En la fase de operación se propone un tratamiento de las aguas residuales para su posterior uso en riego de las áreas verdes. En relación al sistema de secado de todos producto de la planta de tratamiento es necesario que Puerto Bahía allegue en los respectivos ICA del proyecto la autorización ambiental del operador especializado que hará su manejo y disposición final, así como los volúmenes de todos entregados.

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2286 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

Se reporta que el manejo de aguas lluvias para las instalaciones portuarias será por una red de canales, los cuales verterán, previo tratamiento, sus aguas a la Bahía de Cartagena. Es necesario que Puerto Bahía alegue a esta Autoridad la ubicación exacta, en coordenadas magnéticas origen Bogotá, del punto de descarga de estas aguas a la Bahía de Cartagena. Además, y en relación con el producto contaminante que se obtiene de la planta CFI, el proveniente de la separación de los lodos obtenidos de los sumideros de los canales para manejo de aguas lluvias y de los potenciales derrames que puedan ocurrir en los diques de contención de los tanques de almacenamiento y de las áreas de mantenimiento, Puerto Bahía deberá alegar en los respectivos ICA del proyecto la autorización ambiental del operador especializado que hará su manejo y disposición final, así como los volúmenes de lodos entregados.

Por lo anterior el proyecto requiere permiso de vertimientos del sistema de aguas lluvias, previa remoción de sólidos y aceñas, tal como ya fue establecido en la Resolución 1635 del 19 de Agosto de 2010.

El proyecto no propone vertimientos en suelos, por lo que en la presente modificación no se autoriza este tipo de vertimientos.

• **Aprovechamiento forestal:**

Puerto Bahía S.A., identificó dentro del predio donde será construida la estación de transferencia (físico allí donde se hará remoción de vegetación), las siguientes coberturas vegetales:

Tabla 52. Coberturas vegetales presentes en la estación de transferencia

Cobertura	Área (ha)	Porcentaje (%)
Vegetación de Proteo	5.31	63.99
Matorral	2.89	32.44
Acuática	0.09	1.04
Suelo desnudo	0.09	0.72
Total	8.38	100

Fuente: Documento de modificación de la licencia ambiental, Terminal Multipropósito Puerto Bahía, 2012.

Para esta modificación de la licencia ambiental, Puerto Bahía S.A. requiere la remoción total de la vegetación acuática existente (compuesta principalmente por la especie Enea), en las 8,3 hectáreas del área total del predio (64 % del área) con lo cual tendrá que remover un área bastante extensa de especies de plantas herbáceas acuáticas con raíces que forman una capa orgánica muy densa, así como de matorral, el cual se compone principalmente del Helécho Metastigmo (32 % del área).

Adicionalmente, Puerto Bahía S.A. deberá aprovechar árboles dispersos y de manglar, en un área total de 0,15 hectáreas, así:

Tabla 53. Volúmenes de las especies arbóreas por aprovechar

Número de individuos	Especie	Nombre común	Volumen total
11	Enfillosa laca	Caribonillo	2.5844
8	Boonaka ballora	Tzapillo	0.1149
4	Conocoma arachn	Morcha Zorongo	0.1832
4	Crotonella cubia	Paluma	0.2072
4	Gilicela aculea	Alambrillo	0.4123
3	Picus sp		1.5833
1	Coccoloba unifera	Uña de pino	0.1426
1	Hura crepitans	Caba asolona	10.6877
30			15.9

Fuente: Elaborado por ANLA, de datos tomados del Documento de modificación de la licencia ambiental, Terminal Multipropósito Puerto Bahía, 2012.

De acuerdo con los cálculos hechos por la empresa, se ha estimado que las especies por intervenir, corresponden a un volumen moderable total de 15,9 m³. Por lo tanto, y de acuerdo con el artículo 89 del Decreto 1791 del 4 de octubre de 1994, el cual especifica que: "Cuando para la ejecución de proyectos, obras o actividades sometidas al régimen de licencia ambiental o plan de manejo ambiental, se requiere de la remoción de árboles aislados en un volumen igual o menor a veinte metros cúbicos (20 m³), no se requerirá de ningún permiso, cancelación o autorización...", este proyecto no requiere de permiso de aprovechamiento forestal.

Es importante aclarar, que esta área tiene una vegetación predominantemente acuática, debido a los procesos de inundación frecuente a que es sometida durante la época de invierno, cuando aumentan los caudales en el canal del Dique y se desbordan sus aguas, propiciando su crecimiento. Sin embargo, esta zona no corresponde con ninguna área identificada como de protección a nivel local ni regional, o con características ambientales y ecológicas únicas o intangibles, que impidan su intervención.

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

Sin embargo, por la remoción de las 8,3 hectáreas de vegetación acuática matorrales, árboles dispersos, arbustos y manglar, dentro del predio, y por el cambio de uso del suelo de esta área que cumple funciones ecológicas, en tanto son hábitat de fauna y flora local, esta Autoridad considera que Puerto Bahía S.A. deberá reforestar en una relación de 1:2 el área intervenida, de acuerdo con las obligaciones establecidas en el programa de compensación para el Medio Biótico (MB-CMB-5).

Es de tener en cuenta que el literal a) del artículo Tercero del Decreto 1791 de 1996, establece como uno de los principios generales que deben tenerse en cuenta en la regulación de los aprovechamientos forestales dentro del territorio nacional que "...Los bosques, en tanto parte integrante y soporte de la diversidad biológica, étnica y de la oferta ambiental, son un recurso estratégico de la Nación y, por lo tanto, su conocimiento y manejo son tareas esenciales del Estado con apoyo de la sociedad civil..."

El literal a) del artículo quinto del Decreto 1791 de 1996 determina: "Las clases de aprovechamiento forestal son:

(...).. Únicos. Los que se realizan por una sola vez, en áreas donde con base en estudios técnicos se demuestre mejor aptitud de uso del suelo diferente al forestal o cuando existan razones de utilidad pública e interés social. Los aprovechamientos forestales únicos pueden contener la obligación de dejar limpio el terreno, al término del aprovechamiento, pero no la de renovar o conservar el bosque... (...).

Que el artículo 1º del Decreto 2820 de 2010, define las medidas de compensación como:

"...aquellas acciones dirigidas a resarcir y retribuir a las comunidades, las regiones, localidades y al entorno natural por los impactos o efectos negativos generados por un proyecto, obra o actividad, que no pueden ser evitados, corregidos, mitigados o sustituidos..."

Por lo expuesto anteriormente y teniendo en cuenta lo considerado en el concepto técnico No. 1834 del 29 de octubre de 2012, la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. deberá desarrollar esta actividad bajo las condiciones que quedarán claramente establecidas en la parte resolutive del presente acto administrativo, dando cabal cumplimiento a las obligaciones allí señaladas.

• **Ocupación de Cauce**

El proyecto no propone la ocupación de cauces para el desarrollo del proyecto, por lo que en la presente modificación no se autoriza la autorización de ocupación de cauces.

• **Permiso de Emisiones**

Manejo de Cargas

El Artículo 73 del Decreto 948 de 1995, establece que las operaciones de almacenamiento, transporte, carga y descarga en puertos, susceptible de generar emisiones al aire, requieren permiso previo de emisión atmosférica. Según lo descrito en el documento las cargas a manejar serán, carga general, carga contenerizada, carga general suelta, gránulos secos, vegetales, y minerales gránulos líquidos, hidrocarburos, y sus derivados

Esta autoridad solo autoriza el manejo de minerales diferentes al carbón envasados en big bag por cuanto el estudio no enfatiza en otro manejo adicional, para gránulos susceptibles de generar emisiones atmosféricas que se deseen manejar por otro sistema que no sea big bag, la empresa deberá realizar la consulta y tramitar la respectiva modificación del permiso de emisiones ante esta Autoridad.

Equipos de Incineración

Según lo expuesto por SPPB, la altura aproximada de los incineradores será de 50 - 75 ft, el diámetro del ducto será de 12-14 in y la velocidad de salida de los gases no excederá los 60 ft/s y la temperatura de llama adiabática será aproximadamente 2400°F

Los incineradores serán de combustión cerrada, este sistema trabajará con gas natural dicho gas se mezcla con los vapores en el injection skid y luego pasa por ventiladores, filtros y demás componentes hasta llegar a la chimenea donde se produce la combustión. La ignición se genera por medio de varios pilotos en la chimenea alimentados por gas natural. También se requerirá de aire comprimido para evitar la generación de humos después de la combustión.

Así las cosas, según la información suministrada por la SPPB y lo establecido en el Artículo 73 del decreto 948 del 1995 esta actividad requiere de permiso de emisiones atmosféricas, ya que se efectúan descargas de humos, gases, vapores, polvos o partículas por ductos o chimeneas, existe la incineración de residuos gaseosos; y hay operaciones de un

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2226 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

incineración por un establecimiento industrial o comercial. En ese caso la SPPB deberá efectuar una toma de muestra de la emisión generada por los incineradores si el dispositivo lo permite para determinar la concentración de los contaminantes generados y el flujo del gas portador, con el fin de calcular el flujo molar del contaminante, este muestreo deberá efectuarse bajo los lineamientos establecidos en el protocolo para el control de la contaminación generada por fuentes fijas para quema de combustibles gaseosos, y deberá dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución 909 del 2008.

Equipos de Generación Eléctrica

El Sistema de generación de electricidad a instalar en SPPB estará formado por dos (2) conjuntos de turbina y generador (llamados comúnmente turbogeneradores), de 4,6 Megavatios de potencia cada uno y con capacidad individual suficiente para suministrar las cargas eléctricas de todo el complejo. Los turbogeneradores trabajarán en forma alternas, uno en operación normal y al otro de respaldo para casos de falla.

El proceso consta de una turbina de gas a la cual se le suministra aire y gas natural como combustible. El aire, después de comprimirse, pasa a la cámara de combustión donde se mezcla con el gas natural. Los productos de la combustión pasan a la sección de expansión de la turbina para producir la potencia necesaria para hacer funcionar tanto al compresor como al generador eléctrico. El combustible utilizado para los generadores de electricidad será suministrado por Pacific Stratus Energy y será gas natural.

Según lo establecido en la Resolución 1309 13 julio 2010

"(...) ARTÍCULO SEGUNDO.- Modifíquese el párrafo quinto del artículo 4 de la Resolución 909 de 2008 el cual quedará así:

"Párrafo Quinto: Los motores de combustión interna con capacidad igual o superior a 1 MW existentes en actividades industriales deberán cumplir un estándar de emisión admisible para MP de 100 mg/m³, para SO₂ de 400 mg/m³ y para NOx de 1800 mg/m³ a condiciones de referencia y con oxígeno de referencia del 15%.

Los motores de combustión interna con capacidad igual o superior a 1 MW nuevos en actividades industriales deberán cumplir un estándar de emisión admisible para MP de 50 mg/m³, para SO₂ de 400 mg/m³ y para NOx de 1800 mg/m³ a condiciones de referencia y con oxígeno de referencia del 15%."(...)

En este caso el equipo es nuevo la SPPB deberá dar cumplimiento a lo establecido en la normatividad ambiental verificando sus emisiones de manera directa si el equipo lo permite.

Modelo de Dispersión de Contaminantes

Según lo establecido en el EIA, las emisiones más significativas tendrían lugar por el desarrollo y operación de los tanques de almacenamiento de combustibles, y los incineradores para el control y manejo de vapores durante las actividades de carga y descarga de hidrocarburos, sin embargo es necesario que la SPPB, realice un ajuste al modelo de dispersión una vez verifique las emisiones de contaminantes en los hornos incineradores y equipos de generación eléctrica identifique y modele todas las fuentes generadoras de contaminantes asociadas a la operación del puerto, tales como, los equipos de generación eléctrica, a incluir las vías de uso del puerto, automotores asociados a la operación, de esta manera estimar en un conjunto cuáles serán los mayores niveles de contaminantes, la dirección de ellos desde sus fuentes generadoras, de esta manera si es necesario realizar una reubicación a los equipos de medición de calidad de aire.

Dado que en la presente solicitud en la etapa constructiva y etapa operativa se realizarán actividades susceptibles de generar emisiones atmosféricas, tales como (remoción de tierra, trasiego de camiones, generación de energía, la incineración de vapores, la SPPB deberá dar estricto cumplimiento a lo establecido en la Resolución 909 del 2008 para fuentes fijas y la Resolución 610 del 2010 que establece los niveles máximos permisibles de contaminantes al aire a nivel de emisión de esta manera esta Autoridad considera pertinente otorgar el permiso de emisiones bajo las siguientes solicitudes:

Modelo de Dispersión

- Ajustar el modelo de dispersión de contaminantes incluyendo todas las fuentes generadoras de contaminantes (incineradores, generadoras de energía, tanques de almacenamiento, vías de uso, automotores, y otros)
- Efectuar medición de contaminantes en fuente fija para los incineradores y generadores eléctricos para alimentar dicho modelo de dispersión.

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

- Formular un diseño definitivo de las estaciones de calidad del aire una vez el proyecto se encuentre en operación
- Aplicar el concepto de determinación de la altura de descarga. Para las chimeneas nuevas que se pretenden instalar.

Calidad de Aire

Monitorear los contaminantes PM10, NO_x, SO₂ para la etapa constructiva bajo el esquema de SVCAI establecido en el protocolo para el monitoreo de calidad del aire como mínimo en tres estaciones de monitoreo efectuando para ello mínimo 20 muestras cada tercer día. Efectuar esta medición semestralmente

Monitorear los contaminantes PM10 NO_x, SO₂ COV's para la etapa de operación bajo el esquema de SVCAI establecido en el protocolo para el monitoreo de la calidad del aire como mínimo en tres estaciones de monitoreo efectuando para ello mínimo 20 muestras cada tercer día.

Fuentes Fijas

Realizar la medición de contaminantes emitidos a la atmósfera por fuente fija para los equipos de generación eléctrica y equipos de incineración de vapores dando cumplimiento a lo establecido en la Resolución 908 del 2008 y el Protocolo para el control de la contaminación generada por fuentes fijas, la periodicidad de los muestreos quedará sujeta a la determinación de la frecuencia de los estudios de evaluación de emisiones atmosféricas mediante el uso de las Unidades de Contaminación Atmosférica (UCA), aplicable para todas las actividades industriales.

• **Residuos Sólidos**

Los residuos sólidos que se manejarán en la instalación portuaria durante las etapas constructiva y operativa del puerto son: material vegetal producto del aprovechamiento forestal, material de escombros, residuos sólidos ordinarios y especiales, estos últimos tendrán un manejo específico según lo establecido en la ficha de manejo MAO-MRSH-3. El manejo y disposición final de dichos residuos, lo realizarán gestores externos, por lo cual no se requiere el otorgamiento de ningún permiso a Puerto Bahía para el manejo y disposición final de residuos sólidos.

Ahora bien, frente a las Medidas de Manejo Ambiental, el Concepto Técnico indicó:

5. MEDIDAS DE MANEJO AMBIENTAL

5.1 PROGRAMAS DE MANEJO AMBIENTAL

(...)

5.2. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE LAS MEDIDAS DE MANEJO AMBIENTAL

5.2.1. Del Plan de Manejo Ambiental

Esta Autoridad considera que los programas de manejo ambiental de los medio Abiótico, Biótico y Socioeconómico presentados por Puerto Bahía S.A. dentro de los documentos de solicitud de modificación de la Licencia Ambiental del puerto, e información adicional presentada, son adecuados para el manejo de los impactos identificados para las actividades de construcción de la zona de transferencia, muelle de hidrocarburos y derivados y cruce subfluvial.

Con base en anterior información la Sociedad Portuaria deberá realizar los siguientes ajustes a los programas, de tal manera que se dé alcance a todos los impactos identificados para las obras constructivas y operación del puerto.

5.2.1.1. Medio Abiótico

En la ETAPA CONSTRUCTIVA

- Programa Manejo del Recurso Aire (MA-MRA-4).

Como medida complementaria en el caso que se realice limpieza con Wet Sand-Blasting o sand blasting para evitar la dispersión de arena se deberán tomar medidas que eviten su disgregación, como operar bajo barreras o en sitios que eviten la generación de material particulado, una vez utilizada la arena este deberá recogerse y disponerse en un sitio adecuado.

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2226 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

Durante la etapa constructiva se deberá efectuar el monitoreo de la calidad del aire de acuerdo a lo establecido en el protocolo para el monitoreo de la calidad del aire para SVCAI, para ello se deberá muestrear como mínimo en tres estaciones de calidad de aire, por 20 días, monitoreando cada tercer día los contaminantes Materiales particulados tipo PM10, SOx y NOx

Durante la etapa constructiva se deberá efectuar monitoreos de ruido e identificar en qué momento se efectuara actividades nocturnas que generen ruidos molestos a las poblaciones cercanas del AID, con el objeto de efectuar las debidas comunicaciones y determinar el grado de molestia que se presentara durante el desarrollo de la obra.

- Programa Manejo del Recurso Suelo (MA-MRS-1)

- Manejo de aceites, grasas y combustibles

En relación a esta actividad, la empresa deberá allegar en los respectivos ICAs del proyecto los registros de entrega de estas sustancias a un operador debidamente autorizado, donde se especifiquen los volúmenes a manejar y disponer. Además se deberá allegar la correspondiente autorización ambiental de dicho operador.

Antes del inicio de las actividades constructivas relacionadas con la zona de almacenamiento de aceites grasas y combustibles, se deberá allegar a esta Autoridad la ubicación exacta de dicha zona, debidamente georreferenciado en coordenadas Magna Sirgas origen Bogotá, y además se deberá provisionar la zona de cuerdas perimetrales que contengan las sustancias en el caso de algún derrame accidental.

En caso de presentarse derrames accidentales de estas sustancias, se deberán reportar en los de manera inmediata a esta Autoridad registrando volumen aproximado recolectado y registro fotográfico de las labores de recuperación de los mismos.

- Manejo de materiales de construcción

Se deberá reportar en los respectivos ICAs del proyecto, los volúmenes de materiales de construcción que provengan de canteras, así como las respectivas autorizaciones para su explotación minera y para el manejo ambiental de la actividad.

- Manejo y disposición de residuos líquidos.

Se deberá allegar en los respectivos ICAs del proyecto, el número de baterías sanitarias que se utilizarán en los diferentes frentes de obra, en relación al número de trabajadores que se contratarán y el sexo de los mismos.

Además, se deberá reportar en los respectivos ICAs del proyecto, la información relacionada con el operador especializado que realice la disposición final de dichos residuos, así como los registros de volúmenes entregados para tal fin.

En la ETAPA OPERATIVA

- Programa Manejo del Recurso Aire (MAO-MRA-2)

La SPPB deberá llevar un registro del número de vehículos que ingresan al terminal portuario, así como el número de embarcaciones que carguen y descarguen granales por el puerto con el objeto de identificar el número de fuentes móviles generadoras de emisiones atmosféricas.

Durante la etapa de operación la SPPB deberá anexar la información correspondiente al número de horas de operación de los equipos de generación eléctrica, el consumo de combustible, así mismo se deberá llevar un registro de la operación de los incineradores, el consumo de combustible y la estimación de los vapores quemados.

Efectuar la medición de contaminantes en fuentes fijas que dé cumplimiento a lo establecido en la Resolución 900 del 2008.

La SPPB deberá contemplar en el caso de generación de emisiones por flujo vehicular directamente relacionado con la operación, medidas al interior de la instalación que permitan un control específico sobre las emisiones de contaminantes en el AID.

- Programa Manejo de los Recursos Suelo e Hídrico (MAO-MRSH-3)

- Manejo de aguas residuales domésticas

At

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

En relación al sistema de secado de lodos producto de la planta de tratamiento es necesario que Puerto Bahía allegue a esta Autoridad la descripción de dicho proceso el cual deberá incluir su descripción que los lodos serán entregados secos para su manejo y disposición final. De igual manera, Puerto Bahía deberá allegar en los respectivos ICAs del proyecto la autorización ambiental del operador especializado que hará su manejo y disposición final, así como los volúmenes de lodos entregados.

Además, y en relación con el producto contaminante que se obtenga de la planta CPI, proveniente de la separación de los lodos obtenidos de los sumideros de los canales para manejo de aguas lluvias o de los potenciales derrames que puedan ocurrir en los diques de contención de los tanques de almacenamiento y de las áreas de mantenimiento, Puerto Bahía deberá allegar en los respectivos ICAs del proyecto, la autorización ambiental del operador especializado que hará su manejo y disposición final, así como los volúmenes de lodos entregados.

En relación con los programas relacionados con la excavación en agua en el costado occidental del Canal del Dique, se considera pertinente eliminarlos, puesto que ya no se realizará el desarrollo del terminal fluvial en dicho cuerpo de agua.

5.2.1.2 Medio Biótico

ETAPA CONSTRUCTIVA

• Programa Manejo del Suelo (MB-MS-1)

Esta Autoridad considera que Puerto Bahía S.A. deberá ajustar este programa, en el sentido de incluir durante la remoción del suelo orgánico y la vegetación de pantano existente en la zona de transferencia, la siguiente información, que deberá ser presentada en el correspondiente informe de cumplimiento ambiental.

- ✓ Registro documental de todas las labores de remoción de la vegetación de matorral, de la vegetación de pantano y del suelo orgánico existente en la zona.
- ✓ Técnicas utilizadas para el corte y retiro de la vegetación acuática, teniendo en cuenta la morfología y profundidad del sitio, e indicando el método de corte (mecánico y/o manual), métodos de retiro del material ya cortado (rastreado y/o zarandeo manual, entre otros), equipos requeridos (p.e. desmalezadoras mecánicas de arrastre o guadañas, motoguadañas, volquetes, entre otras), así como el personal necesario para estas las labores.
- ✓ Manejo del material vegetal resultante de los cortes durante las labores de remoción, incluyendo el almacenamiento temporal, traslado y disposición final.
- ✓ Maquinaria e implementos utilizados para el retiro del suelo orgánico (pala mecánica, camiones, volquetes), y la disposición final del mismo.
- ✓ Puerto Bahía S.A. deberá realizar el rescate de la fauna acuática y terrestre presente en la zona, a través de la recolección de nidos y huevos, así como de pequeños mamíferos, reptiles y anfibios, y su traslado a sitios cercanos, de características ecológicas similares a los encontrados en la zona.
- ✓ Previo a la implementación de estas actividades, la empresa deberá remitir a esta Autoridad, la metodología que utilizará para el rescate de cada uno de los grupos de la fauna presente en la zona por intervenir en la margen derecha del canal del Dique (colecta, traslado y reubicación), en especial de aquella con algún grado de amenaza o vulnerabilidad, así como la identificación clara de los sitios de reubicación de estas poblaciones.
- ✓ En forma posterior a la realización de las actividades de rescate de fauna y en el informe de cumplimiento ambiental correspondiente, la empresa deberá remitir registro documental de todas las actividades desarrolladas, incluyendo: especies, número de individuos por especie y georeferenciación del sitio donde fueron reubicados.

• Programa Conservación de Especies Amenazadas (MB-CEA-3)

Incluir dentro de este programa, el seguimiento y monitoreo las poblaciones de la iguana (iguana iguana), registrada para la región como especie amenazada, de posible presencia en la zona.

• Programa Compensación para el Medio Biótico (MB-CMB-5)

Puerto Bahía S.A. deberá compensar por la intervención de las 8,3 hectáreas de vegetación acuática, matorrales, árboles dispersos, arbustos y manglar, existentes en el área de construcción de la estación de transferencia y por el cambio de uso del suelo de esta área, que cumple funciones ecológicas, en tanto son hábitat de fauna y flora local, de acuerdo con las siguientes obligaciones:

- ✓ Puerto Bahía deberá reforestar un área de 16.6 ha, es decir en una relación de 1:2 al área intervenida.
- ✓ Se deberá seleccionar un área o áreas cercanas al proyecto que cumplen con las condiciones necesarias para esta compensación, para la cual deberá consultar con CARDIQUE los posibles sitios elegibles.

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2235 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

- ✓ La compensación se realizará con especies como el Carrano, Pepo, Caracol, Guayacán Sabanero, Cedro, Banco, Cafeguate, Pohillo, Caibe Blanca, Maguey y/o Indio Enuero, u otras especies nativas, las cuales deberán tener elluras superiores a 0.5 m.
- ✓ Se deberá realizar un mantenimiento manual de dichas plantaciones por un periodo mínimo de tres años, con el fin de garantizar el prendimiento, la adaptación y el desarrollo de las mismas.
- ✓ Se deberán llevar registros documentales de todas las actividades de compensación, incluyendo registros fotográficos y planos de localización de las áreas seleccionadas para la compensación, en donde se muestre el avance de estas labores.

Puerto Bahía S.A. deberá allegar en los respectivos informes de cumplimiento ambiental, un informe que incluya el número y especies seleccionadas, mantenimiento de las plántulas en vivero, las metodologías de siembra, mantenimientos post siembra, resiembra, entre otros, incluyendo el porcentaje de avance de estas actividades.

ETAPA OPERATIVA

Los programas de manejo ambiental diseñados para minimizar los impactos sobre el medio biótico durante la etapa operativa del proyecto, y que fueron ya autorizados dentro de la licencia ambiental del proyecto, deberán ser implementados, cuando apliquen, para esta modificación de la licencia ambiental por inclusión de la selección de transferencia, cruce subfluvial y construcción del terminal de hidrocarburos.

5.2.1.3. Medio socioeconómico

En relación las fichas relacionadas con el medio socioeconómico del PMA presentado para el proyecto de Puerto Bahía, esta autoridad considera que son suficientes, relacionadas con las actividades a desarrollar en las etapas del proyecto y con la formulación de medidas de manejo adecuadas para los impactos identificados y las actividades propuestas. Los acuerdos producto de la Consulta Previa hacen parte de los PMA de obligatorio cumplimiento.

Es de precisar que los programas de Gestión Ambiental y Social (GA- 1) y Programa Seguridad y Salud Ocupacional (GA-2), no serán objeto de seguimiento por parte de esta Autoridad, por ser el primero un tema de carácter gerencial de la SPPB y el segundo es de competencia del Ministerio de la protección social, lo anterior no obsta para que se desarrollen estos programas tal como lo tiene previsto la Empresa.

5.2.2. Del Plan de Monitoreo y Seguimiento

Esta Autoridad considera que los programas de seguimiento y monitoreo ambiental del medio Abiótico, Biótico y Socioeconómico presentados por Puerto Bahía S.A. dentro de los documentos de solicitud de modificación de la Licencia Ambiental del puerto, e información adicional presentada son adecuados para el manejo de los impactos identificados para las actividades de construcción de la zona de transferencia, muelle de hidrocarburos y derivados y cruce subfluvial.

Con base en anterior información la Sociedad Portuaria deberá realizar los siguientes ajustes a los programas, de tal manera que se dé alcance a todos los impactos identificados para las obras constructivas y operación del puerto.

5.2.2.1. Medio Abiótico

En la ETAPA CONSTRUCTIVA

(...)

• Programa del Recurso Hídrico (FICHA MA-SPMRH-3)

En relación con esta ficha, Puerto Bahía deberá incluir en su contenido las estaciones a monitorear durante la etapa constructiva del proyecto. Dichas estaciones deberán ser las mismas a las presentadas en el EIA de la presente modificación ambiental, y que se encuentran en el numeral 3.3.1.5.1 del presente concepto técnico, relacionado con la calidad del agua y agregando una estación adicional que se encuentre en el punto medio de la longitud del canal de acceso que tomaran las embarcaciones que vayan a ser atendidas por las instalaciones portuarias, luego de salir del alineamiento del canal de acceso que se utiliza para acceder a las instalaciones portuarias que se encuentran ubicadas al norte de Puerto Bahía.

Además deberá incluir los siguientes parámetros a monitorear: temperatura, conductividad, salinidad, pH, oxígeno disuelto, transparencia, color, sólidos disueltos totales, sólidos suspendidos totales, materia orgánica, nitratos, nitrógeno amoniacal, nitrilo total, fosfatos, fósforo total, aceites y grasas, coliformes totales y fecales, sulfuros, cadmio, cobre, cromo hexavalente y total, mercurio, plomo y zinc. Lo anterior en concordancia con lo monitoreado en la línea base del proyecto, y en los cuerpos de agua del Área de Influencia del Proyecto.

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

Los resultados de la calidad de aguas deberán contar con un respectivo análisis de resultados en los que se incluya una comparación con el monitoreo inmediatamente anterior y ser incluidos en los respectivos ICA del proyecto, ello con el fin de poder establecer cualquier posible afectación que esté causando la construcción del proyecto

Los anteriores monitoreos se deben realizar con una periodicidad semestral durante la etapa operativa del proyecto.

Además, y aunque no sea directamente el recurso hídrico, se deberá especificar en esta ficha el monitoreo de la calidad de sedimentos, en las mismas estaciones donde se monitorean la calidad de aguas, y haciendo seguimiento a los siguientes parámetros: granulometría, carbono orgánico total (COT), cadmio, cobre, cromo hexavalente y total, mercurio, plomo y zinc. Lo anterior en concordancia con lo monitoreado en la línea base del proyecto, y en sedimentos del Área de Influencia del Proyecto.

Los resultados de la calidad de sedimentos deberán contar con un respectivo análisis de resultados en los que se incluya una comparación con el monitoreo inmediatamente anterior y ser incluidos en los respectivos ICA del proyecto, ello con el fin de poder establecer cualquier posible afectación que esté causando la construcción del proyecto

Los anteriores monitoreos se deben realizar con una periodicidad semestral durante la etapa operativa del proyecto, tal como se plantea en los indicadores de seguimiento del programa.-

Se hace necesario también, incluir en esta ficha el monitoreo del punto de vertimiento del sistema de canales de aguas lluvias, en los cuales se deberán medir parámetros como: sólidos disueltos totales, sólidos suspendidos totales, grasas y aceites.

Los anteriores monitoreos se deben realizar con una periodicidad semestral durante la etapa constructiva del proyecto.

En la ETAPA OPERATIVA

- Programa Seguimiento al Programa de Manejo del Recurso Aire (FICHA MAO-SPMRA-2)

Calidad de Aire

Los monitoreos de calidad de aire deberán acogerse estrictamente a lo establecido en el protocolo para el muestreo de la calidad del aire desarrollado por el MAVDT, en este caso se utilizará la metodología existente para Sistemas de vigilancia de la Calidad del Aire Industrial-SVCAI, para ello se deberán tener en cuenta lo siguiente:

- Tiempo de monitoreo: Como mínimo 20 muestras cada tercer día.
- Número de estaciones de monitoreo: Como mínimo se deberá ubicar una estación de fondo y una estación vientos abajo, según lo analizado en el EIA la predominancia de los vientos en la época de peores condiciones, la cual correspondería a la presencia de vientos alisios y temporada seca, los vientos son provenientes del N y NE en ese caso se deberá ubicar una estación vientos abajo, en alguna de las poblaciones de interés identificadas dentro del AID, y ubicar una tercera estación en cercanías de la operación del puerto, esto estará sujeto al diseño definitivo del SVCAI al cual deberá estar basado en el modelo de dispersión de contaminantes una vez este se encuentre ajustado se podrá reubicar las estaciones o agregar si es necesario.
- Frecuencia de monitoreo inicialmente un muestreo anual

La ubicación de las estaciones deberán contemplar las siguientes:

- ✓ Las estaciones deberán ser localizadas para determinar las concentraciones más altas en el dominio del SVCAI.
- ✓ Las estaciones deberán ser localizadas para determinar el impacto en la calidad del aire de fuentes significativas, asociadas al proyecto, (tanques, inclinadores, equipos de generación eléctrica, vías de uso para el desarrollo y operación del proyecto).
- ✓ Ubicación de estaciones para determinar concentraciones generales de fondo
- ✓ El número de estaciones Las estaciones serán ubicadas y sus perímetros definidos de acuerdo con el inventario de emisiones, al modelo de dispersión y la campaña de monitoreo preliminar, en este caso los contaminantes a evaluar inicialmente serán Material Particulado Tipo PM10, Óxidos de azufre SO₂, óxidos de nitrógeno, NO_x, Compuestos Orgánicos volátiles COV's

En general se deberá aplicar la metodología establecida en el protocolo para el monitoreo de la calidad del aire para sistemas de vigilancia de la calidad del aire de tipo Industrial-SVCAI.

Fuentes Fijas

732

1.1

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2226 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

Realizar la medición de contaminantes emitidos a la atmósfera por fuente fija para los equipos de generación eléctrica y equipos de incineración de vapores dando cumplimiento a lo establecido en la Resolución 909 del 2009 y el Protocolo para el Control de la Contaminación Generada por Fuentes Fijas, la periodicidad de los muestreos quedará sujeta a la determinación de la frecuencia de los estudios de evaluación de emisiones atmosféricas mediante el uso de las Unidades de Contaminación Atmosférica (UCA), aplicable para todas las actividades industriales. Este monitoreo quedará sujeto a la disponibilidad del equipo

• Programa Seguimiento y Monitoreo Programa de Manejo del Recurso Suelo e Hídrico (FICHAMON-SMARRH-3)

Recurso Suelo:

En relación con el almacenamiento de hidrocarburos que plantea Puerto Bahía, se hace necesario que se establezca una red de monitoreo de la calidad del suelo en las zonas de tanques de almacenamiento con el fin de tener un seguimiento a las afectaciones de este recurso, a causa de posibles derrames o fugas que se presenten en dichos tanques. De acuerdo a lo anterior Puerto Bahía deberá ajustar esta ficha en el sentido de incluir monitoreo de suelo teniendo en cuenta los siguientes parámetros: TPH (Hidrocarburos totales), arsénico, bario, cadmio, cromo VI, plomo, mercurio, selenio, plata, zinc, contenido de grasas y aceites, conductividad eléctrica, porcentaje de sodio intercambiable, pH y contenido de humedad. Los resultados deberán compararse con los valores máximos permisibles según la norma Louissiana 20B/99. Se deberá informar a esta Autoridad el número de estaciones utilizadas para la red de monitoreo, así como su ubicación exacta debidamente georeferenciada en coordenadas Magna Sirgas origen Bogotá.

Los anteriores monitoreos se deben realizar con una periodicidad semestral durante la etapa operativa del proyecto.

Recurso Hídrico:

En relación con esta ficha, Puerto Bahía deberá incluir en su contenido las estaciones a monitorear durante la etapa operativa del proyecto. Dichas estaciones deberán ser las mismas a las presentadas en el EIA de la presente modificación ambiental, y que se encuentran en el numeral 3.3.1.5.1 del presente concepto técnico, relacionado con la calidad del agua y agregando una estación adicional que se encuentre en el punto medio de la longitud del canal de acceso que toman las embarcaciones que voyen a ser atendidas por las instalaciones portuarias, luego de salir del alineamiento del canal de acceso que se utiliza para acceder a las instalaciones portuarias que se encuentran ubicadas al norte de Puerto Bahía.

Además deberá incluir los siguientes parámetros a monitorear: temperatura, conductividad, salinidad, pH, oxígeno disuelto, transparencia, color, sólidos disueltos totales, sólidos suspendidos totales, materia orgánica, nitratos, nitrógeno amoniacal, nitrógeno total, fosfatos, fósforo total, aceites y grasas, coliformes totales y fecales, azúcares, cadmio, cobre, cromo hexavalente y total, mercurio, plomo y zinc. Lo anterior en concordancia con lo monitoreado en la línea base del proyecto, y en los cuerpos de agua del Área de Influencia del Proyecto.

Los resultados de la calidad de aguas deberán contar con un respectivo análisis de resultados en los que se incluye una comparación con el monitoreo inmediatamente anterior y ser incluidos en los respectivos ICA del proyecto, ello con el fin de poder establecer cualquier posible afectación que esté causando la operativa del proyecto

Los anteriores monitoreos se deben realizar con una periodicidad semestral durante la etapa operativa del proyecto.

Además, y aunque no sea directamente el recurso hídrico, se deberá especificar en esta ficha el monitoreo de la calidad de sedimentos, en las mismas estaciones donde se monitorean la calidad de aguas, y haciendo seguimiento a los siguientes parámetros: granulometría, carbono orgánico total (COT), cadmio, cobre, cromo hexavalente y total, mercurio, plomo y zinc. Lo anterior en concordancia con lo monitoreado en la línea base del proyecto, y en sedimentos del Área de Influencia del Proyecto.

Los resultados de la calidad de sedimentos deberán contar con un respectivo análisis de resultados en los que se incluye una comparación con el monitoreo inmediatamente anterior y ser incluidos en los respectivos ICA del proyecto, ello con el fin de poder establecer cualquier posible afectación que esté causando la operativa del proyecto

Los anteriores monitoreos se deben realizar con una periodicidad semestral durante la etapa operativa del proyecto.

Se hace necesario también, incluir en esta ficha el monitoreo del punto de vertimiento del sistema de canales de aguas lluvias, en los cuales se deberán medir parámetros como: sólidos disueltos totales, sólidos suspendidos totales, grasas y aceites.

Los anteriores monitoreos se deben realizar con una periodicidad semestral durante la etapa operativa del proyecto.

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

5.2.2.2 Medio Biótico:

En relación con los programas de seguimiento y monitoreo presentados por Puerto Bahía S.A. para la presente modificación de la licencia ambiental, esta Autoridad considera que estos corresponden a los ajustes realizados por la empresa al "Programa de seguimiento a la calidad del ambiente en la operación (MBO-SCA-5)", los cuales fueron solicitados en el numeral 5 del artículo décimo quinto de la Resolución 1635 del 19 de agosto de 2010, por el cual se otorgó licencia ambiental al proyecto, los cuales fueron allegados con radicado 4120-E1-169210 del 23 de diciembre de 2010, en el documento de ajustes al plan de manejo ambiental.

Sin embargo, se considera importante indicar que dentro de la Resolución 1635 del 19 de agosto de 2010, se autorizaron los siguientes programas de seguimiento y monitoreo ambiental para el medio biótico en la etapa de construcción, tal como quedó establecido en el numeral 3 del artículo décimo cuarto, de la licencia ambiental:

PROGRAMA DE SEGUIMIENTO Y MONITOREO ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

- Programa manejo del suelo (MB-MS-1)
- Protección y conservación de hábitats (MANGLAR) (MB-MH-2)
- Programa de conservación de especies amenazadas (MB-CEA-4)
- Programa de investigación (MB-PI-5)
- Control de plagas (MB-CP-6)
- Compensación para el medio biótico (MB-CMB-7)
- Programa compensación pesquera (MB-CP-8)
- Seguimiento a la calidad del medio ambiente (MB-SMA-9)

Por lo tanto, se aclara que estos programas, así como los ajustes solicitados a los mismos en el numeral 6 del artículo décimo quinto de la resolución que otorgó la licencia ambiental al proyecto, siguen vigentes y aplican para la presente modificación de la licencia ambiental.

Por otra parte, si bien en la licencia ambiental, no quedaron explícitos programas de seguimiento y monitoreo del medio biótico para la etapa de operación del puerto, se considera necesario que se aclare que para cada uno de los programas de manejo ambiental en la etapa de operación del proyecto, deberá desarrollarse un programa de seguimiento y monitoreo, así:

PROGRAMA DE SEGUIMIENTO Y MONITOREO ETAPA DE OPERACIÓN**MEDIO BIÓTICO**

- Programa de seguimiento a la calidad del ambiente en la operación (MBO-SCA-5)
 - Monitoreo de plantaciones terrestres y de manglar
 - Monitoreo de la calidad del agua y sedimentos
 - Monitoreo de comunidades biológicas (fitoplancton, zooplancton y bentos)
 - Monitoreo de invertebrados asociados a raíces de manglar
 - Monitoreo pesquero
- Programa de control de plagas (MBO-CP-6)
 - Para el control de roedores
 - Para el control de termitas, gorgojos, cucarachas e insectos en general
 - Para el control o ahuyentamiento de palomas

5.2.3. Medio Socioeconómico

Los planes formulados para el Monitoreo y seguimiento ambiental del proyecto, relacionados con el medio socioeconómico, se consideran pertinentes a las actividades a desarrollar en el terminal portuario de Puerto Bahía.

5.2.4. Del Plan de Contingencias

De acuerdo con la evaluación y análisis del plan de contingencia presentado por Puerto Bahía S.A. para la presente modificación de la licencia ambiental, esta Autoridad considera que éste se ha desarrollado estrictamente para las actividades de manejo de hidrocarburos, por lo que aplica íntegramente para la construcción y operación de las obras que se implementarán en la zona estación de transferencia, terminal marítimo para manejo de hidrocarburos y sus derivados y cruce subfluvial en la zona del Canal del Dique.

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2226 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

Sin embargo, es importante indicar que la licencia ambiental otorgada a Puerto Bahía S.A. autorizó la implementación de un plan de contingencias para las demás actividades constructivas y de manejo de cargas en el puerto, que la empresa deberá seguir estrictamente.

De conformidad, con lo evaluado en el complemento del Estudio de Impacto Ambiental, presentado como soporte de la solicitud de modificación de la Licencia Ambiental, esta Autoridad considera suficiente y adecuada la información aportada para tomar la decisión sobre la viabilidad ambiental de la solicitud de modificación de la Resolución Resolución 1635 del 19 de agosto de 2010, y la Resolución 2226 del 9 de noviembre de 2010, en el sentido de autorizar la ampliación del área del proyecto, la construcción y operación de nuevas obras, y adicionar y/o modificar permisos para el uso de recursos naturales.

Que mediante el presente acto administrativo la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales procederá a acoger lo dispuesto en el Concepto Técnico 1834 del 29 de octubre de 2012, en el cual se concluye viable ambientalmente la modificación propuesta para el desarrollo del proyecto "Construcción y Operación del Terminal de Servicio Público Multipropósito", ubicado en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, en el sitio denominado "La Pulga", entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, departamento de Bolívar, y en consecuencia se otorga la modificación de conformidad con las condiciones que se establecerán en la parte resolutive del presente acto administrativo.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO.- Modificar el Artículo Primero de la resolución 1635 del 19 de agosto de 2010, en el sentido de especificar la localización exacta de las áreas en tierra donde se realizarán las obras del proyecto, así como para determinar el área de Influencia Directa Físico Biológica Marina del proyecto, el cual quedará así:

ARTÍCULO PRIMERO.- Otorgar Licencia Ambiental a la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A, para el proyecto "Construcción y Operación del Terminal de Servicio Público Multipropósito", ubicado fundamentalmente en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar.

1.1. Las obras en tierra del proyecto se encuentran ubicadas específicamente en los siguientes polígonos:

Coordenadas del Polígono del proyecto, Marzo 1999 Canal Del Dique		
Vértice	Norte	Este
4	1629046.84	840686.93
5	1629601.13	840732.44
6	1629656.59	840781.71
7	1629593.42	840696.18
8	1629638.86	841383.49
9	1629684.50	841584.21
10	1629692.53	841593.31
11	1629283.53	841748.74
12	1629201.00	841763.71
13	1629192.52	841731.42
14a	1628890.02	841307.79
14b	1629488.12	840950.04
14c	1629274.83	840591.81
15	1629480.01	840482.56
16	1629569.22	840333.80
17	1629610.71	840280.50
18	1629566.30	840197.68
19	1629641.45	840166.23

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

Coordenadas del Polígono del proyecto. Margen Derecha Canal Del Dique		
Vértice	Norte	Este
21	1628812.21	842067.78
22	1628898.51	842122.62
23	1628824.76	842206.00
24	1628837.33	842288.58
25	1628875.36	842358.81
26	1628848.86	842449.90
27	1628724.50	842352.00
28	1628617.21	842395.64
29	1628565.15	842162.77
30	1628742.40	842094.62

1.2. Se excluye del proyecto, el siguiente polígono:

Coordenadas del Polígono del proyecto. Margen Izquierda Canal Del Dique		
Vértice	Norte	Este
14	1628745.05	840902.74
14a	1628690.02	841307.79
14b	1628488.12	840950.04
14c	1628274.63	840591.81

1.3. Las coordenadas del Área de Influencia Directa – AID, Físico Biótica del Proyecto de Puerto Bahía son:

Coordenadas del AID físico Biótica Marina del Proyecto de Puerto Bahía					
Vértice	Norte	Este	Vértice	Norte	Este
1a	1629183.53	839246.13	11	1629283.53	841748.74
1b	1629590.48	838676.14	12	1629201.00	841763.71
1c	1630530.36	840286.04	13	1629192.52	841731.42
4	1629946.84	840886.93	14c	1629274.63	840591.81

PARAGRAFO PRIMERO.- Si bien el polígono definido por las coordenadas 14, 14c, 14b y 14a de la figura 1 se excluye del área donde se va a construir la infraestructura portuaria del proyecto, ello no exonera a la Sociedad Puerto Bahía S.A. del cumplimiento de todas las obligaciones de manejo y compensación establecidas en la Resolución 1635 del 19 de Agosto del 2010, relacionadas con el movimiento de tierras y el aprovechamiento forestal realizado en esta área por la empresa.

PARAGRAFO SEGUNDO.- El plan de manejo ambiental que se formule para el proyecto de Zona Franca, por desarrollar en el área que se está excluyendo, deberá estar acorde y en estrecha relación con el plan de manejo ambiental del terminal portuario, con el fin de llevar a cabo medidas que prevengan, controlen, mitiguen o compensen los impactos identificados en el Área de Influencia ya caracterizada.

PARAGRAFO TERCERO.- Para el Área de Influencia Directa físico biótica del proyecto portuario, se incluye el área del polígono localizado sobre la margen derecha del canal del Dique donde será construida la terminal de Transferencia, así como el área de la zona terrestre y acuática en donde serán construidas las obras del cruce subfluvial y el tramo de la vía interna de la isla Barú, que se adecuará para el ingreso de vehículos de carga hasta el puerto, ampliándose de esta manera el área de influencia directa físico biótica del proyecto.

PARAGRAFO CUARTO.- Se conserva la misma área de influencia Directa Socioeconómica del proyecto, ésta corresponde a los centros poblados de los corregimientos de Pasacaballos, Santa Ana, Caño del Oro, Bocachica y al centro poblado de Ararca.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Modificar el artículo segundo de la Resolución 1635 del 19 de Agosto de 2010 en el sentido de incluir las siguientes obras del proyecto Puerto Bahía:

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2226 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

A. Etapa de Construcción

1. Terminal de Gránulos Líquidos

❖ **Primera Fase**

- 1.1. Plataforma de cargue y descargue de buques de 30m * 20 m
- 1.2. Plataforma de cargue y descargue de barcazas de 20m * 12 m
- 1.3. Pifas de atraque con dotación de plataforma con brazos de carga, tuberías y demás implementos para atender buques de 80.000 DWT
- 1.4. Pifas de atraque para embarcadero de Barcazas
- 1.5. Pifas de amarre con dotación de plataforma con brazos de carga, tuberías y demás implementos para atender buques de 80.000 DWT
- 1.6. Plataforma de acceso vehicular que será de concreto reforzado y soportes de tuberías
- 1.7. Patios de tanques de la sección Dique A; incluye:

- a) Cuatro (4) tanques para almacenamiento de crudos, con capacidad total de 1'360.000 bbls
- b) Un (1) tanque de almacenamiento de nafta, con capacidad de 340.000 bbls.
- c) Estación de bombas para crudo y nafta.
- d) Un (1) conector múltiple del sistema contraincendio.

- 1.8. Estaciones de transferencia: una, en la margen derecha del canal del Dique (ET-2) y otra, en el patio de tanques (ET-1), que permitirán la atención de camotankers para recibir crudos y despachar nafta. También permitirán recibir y despachar productos por el sistema de ductos.

Las estaciones tendrán entre otros elementos:

- ✓ Un edificio administrativo
- ✓ 2 tanques buffer de crudo
- ✓ 6 posiciones para llenado/vaciado de camotankers (hay espacio para 10 posiciones)
- ✓ Un quemador para los gases generados en las operaciones con camotankers
- ✓ Una sala de bombas
- ✓ Una zona de llegada de las líneas de producto que conectan Barú y Pasacaballo
- ✓ Estación de Bombas contraincendio

1.9. Cruce subfluvial:

El cruce subfluvial tendrá capacidad para instalación de ocho (8) tuberías de acero al carbono API 5L PSL1 GRADO X65: Dos (2) tuberías de 30" de diámetro, una (1) tubería de 20" de diámetro, una (1) tubería de 16" de diámetro, dos (2) de 14" de diámetro y dos (2) tuberías de 12" de diámetro.

La construcción de los sistemas mencionados está prevista en dos fases:

En la primera etapa se prevén los siguientes sistemas:

- ✓ Una (1) tubería de 30" de diámetro
- ✓ Una (1) tubería de 16" de diámetro
- ✓ Una tubería de 12" de diámetro

La instalación de las demás tuberías será definida por el desarrollo del negocio. Para lo cual aplicaran todas las obligaciones definidas en el presente concepto técnico, que tengan que ver con esta actividad. Adicionalmente a las tuberías mencionadas se instalarán ductos de polietileno de 2" de diámetro para facilitar el paso de cables de fibra óptica paralelos al sistema de ductos.

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

El cruce subfluvial estará ubicado a una profundidad mínima de 13 metros desde el nivel de agua. Y tendrá las siguientes coordenadas de entrada y de salida

Coordenadas de los puntos de entrada/salida del cruce dirigido

	NORTE	ESTE
Entrada	1,628,793	842,188
	1,628,815	842,205
Salida	1,629,199	841,686
	1,629,177	841,669

La construcción del cruce subfluvial tendrá las siguientes actividades para su construcción:

- ✓ Ensanche de la perforación
- ✓ Fabricación de la lingada
- ✓ Instalación de tubería
- ✓ Conexión de la tubería enterrada
- ✓ Limpieza y restauración de las áreas de trabajo y desmovilización.
- ✓ Sistema de lodos

1.10. Adecuación de la vía de acceso terrestre.

1.11. Obras de urbanismo

- ✓ Canales y sistemas de drenaje de agua lluvia
- ✓ Iluminación de áreas comunes
- ✓ Estacionamiento
- ✓ Alcantarillado y aguas residuales

1.12. Infraestructura de servicios

En la zona sur de la terminal se ha destinado un área para los edificios administrativos.

Basado en las áreas utilizadas en otros terminales de Oiltanking, de dimensiones similares, se han hecho las siguientes consideraciones para las edificaciones:

- ✓ El edificio administrativo con un área de 2200 m2 aproximadamente, incluirá:
 - a. Oficinas administrativas con baños, recepción y demás servicios
 - b. Oficina de área operaciones que incluya sala de control.
 - c. Departamentos de logística, IT, comercial y gerencia del terminal.
 - d. Laboratorio para pruebas de control de calidad
 - e. Casino / Restaurante
- ✓ Área de Mantenimiento y bodega de unos 900 m2
- ✓ Brigada contra incendios y enfermería, 250 m2.
- ✓ Estación de bombas contra incendios, 600 m2.
- ✓ Garita y casetas de vigilancia
- ✓ Zona de Contratistas: Se dispondrá de 2000 m2 aproximadamente para las facilidades temporales de las empresas contratistas que laboren dentro de las instalaciones de Puerto Bahía. En este espacio se prevé la instalación de contenedores de oficinas y de almacén de los contratistas.
- ✓ Zonas comunes / ambientales
- ✓ Zonas verdes

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1835 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2226 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

- ✓ Área común para Recolección y manejo de basuras

1.13. Cerramientos.

❖ Segunda Fase

- 1.14. Dotación de los brazos de carga, tuberías y sistemas contraincendio para la atención de los buques hasta de 150 000 DWT.
- 1.15. Patios de tanques de la sección correspondiente al Dique B, que incluye:
- ✓ Cuatro (4) tanques para el almacenamiento de crudos, con capacidades similares a la zona del Dique A
 - ✓ Uno (1) para nafta, con capacidad similar a la zona del Dique A.
 - ✓ Quedan disponibles las zonas C y D, con capacidad de almacenamiento de 1'900.000 bbls cada una, que serán puestas en operación tan pronto las condiciones del mercado así lo indiquen.
- 1.16. Ampliación de la infraestructura de servicios.

2. Terminal Multipropósito

❖ Primera Fase

- 2.1. Un muelle para una posición de atraque, de 283 metros de longitud y ancho de 33,8 metros.
- 2.2. Un viaducto, 196 m de longitud y 13,5 m de ancho, con 2 carriles para tráfico de camiones en doble vía y una franja para la banda encapsulada, con estructura para cargue directo del granel sólido.
- 2.3. Una bodega cubierta para el almacenamiento de granel sólido, de 11.200 m² para una capacidad de 35.000 toneladas
- 2.4. Una bodega de logística de 1600 m² y Una bodega de inspección de 1480 m²
- 2.5. Un patio para almacenamiento de carga de proyecto, de 9.350 m².
- 2.6. Área para edificios y zonas administrativas, de 7.980 m².
- 2.7. Área para edificios y patios de logística y para inspección de mercancías, de 13.780 m².
- 2.8. Patio para el estacionamiento de 200 vehículos pesados, con un área de 6 000 m².
- 2.9. Patio para vehículos livianos, de 31.750 m², con 12 bahías de estacionamiento y capacidad para acomodar 1.920 vehículos.
- 2.10. Un cobertizo para entrega y patio de mercancía al granel, de 2.300 m².
- 2.11. Grúa móvil multipropósito con aparejos adecuados para manejar diferentes tipos de carga.
- 2.12. Taller de almacenamiento de 370 m²
- 2.13. Almacén de repuestos de 600 m²
- 2.14. Bomberos, seguridad industrial y enfermería 420 m²
- 2.15. Portal de entrada de 1000 m²

❖ Segunda Fase

Los componentes de esta segunda fase son los siguientes:

- 2.16. Muelle de 235 metros de longitud y 33,8 metros de ancho, como segunda posición de atraque para el servicio de portacontenedores.
- 2.17. Viaducto de 201 m de longitud y 12 m de ancho, con 3 carriles para tráfico de camiones.
- 2.18. Patio de contenedores de 39.000 m², con 4 bahías de almacenamiento de 264 slots o posiciones de piso, para un total de 1.056 posiciones.

3. Obras asociadas

3.1. Vías internas del terminal portuario con las siguientes características:

- ✓ El ancho mínimo de las vías será de 3.5 m por calzada, con 0,5 m de berma en cada lado.

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

- ✓ El pit de tanques contará con una vía circundante de mínimo 6 m de ancho para el acceso de un camión contra incendios.
- ✓ El espaciamiento horizontal de seguridad debe ser de mínimo 1,5 m medido desde el borde de la berna hasta cualquier estructura, equipo, o tubería.
- ✓ El radio de curvatura de las vías principales y de tránsito pesado será de mínimo 24 m, medido desde la línea central de la vía, para las vías secundarias y de tránsito vehicular liviano será de 11 m.
- ✓ El espaciamiento vertical de seguridad, medido desde la superficie de la vía, será de 5 m para todo tipo de vías.

3.2. Vía de acceso

Se aprueba el mejoramiento de la actual vía a Barú que pasa por el frente del lote de proyecto la cual incluye las siguientes actividades:

- ✓ Explanación
- ✓ Bases, Sub-bases, Carpeta Asfáltica
- ✓ Estructuras de Drenajes
- ✓ Señalización para la Seguridad Vial

3.3. Sistemas complementarios y servicios

- ✓ Sistema manejo de vapores: Se contará con un sistema de incineración de los vapores producidos durante el llenado de embarcaciones y carro tanques
- ✓ Sistemas de efluentes: Construcción de un canal que tiene como objetivo contener las aguas lluvias de la zona incluyendo el pit de tanques
- ✓ Sistema de slop: Dos (2) tanques de slop. Estos tanques tendrán una capacidad de 200 m³ cada uno. El sistema incluirá además dos (2) bombas de 50 m³/h de capacidad para el vaciado de estos tanques
- ✓ Un tanque de concreto subterráneo para el almacenamiento de agua potable el cual será llenado por carro tanques.
- ✓ Un tanque de almacenamiento de aguas contra incendios para almacenar el agua industrial que servirá para los propósitos de agua contra incendios y agua de servicios para limpieza, mantenimiento y riego del área de la planta y paisajismo y áreas verdes.
- ✓ Tanque séptico bajo tierra, que almacenará el agua de alcantarillado del edificio de administración y los edificios de mantenimiento/almacén
- ✓ Planta de tratamiento de agua diseñada para realizar tratamientos físicos, químicos y biológico para tratar el aguas residuales de los edificios de administración y los edificios de mantenimiento y almacén que provendrán del tanque séptico.
- ✓ Separador CPI (Separador de Placas Corrugadas) para el tratamiento de aguas con aceites
- ✓ Sistema de nitrógeno
- ✓ Tanque para el almacenamiento del diesel de aproximadamente 100 m³ de capacidad.
- ✓ El sistema de generación de electricidad en SPPB estará formado por dos (2) conjuntos de turbina y generador (llamados comúnmente turbogeneradores), de 4,6 Megavatios de potencia cada uno y con capacidad individual suficiente para suministrar las cargas eléctricas de todo el complejo, el cual estará compuesto por una turbina de gas la cual se le suministrará aire y gas natural como combustible.
- ✓ Pavimentación de patios
- ✓ Cerramientos tipo 1 y 2.

B. Etapa de Operación

En la etapa de operación se aprueba recibir, almacenar y despachar las siguientes cargas:

107

M1

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

- ✓ Carga granel líquido: Hidrocarburos y sus derivados entre los que se encuentran el crudo Rubiales Blend (similar a Castilla Blend) y Grado 2 y carga de Nafta.
- ✓ Carga multipropósito
 - Graneles secos: cereales y minerales diferentes al carbón. Solo se manejarán en envases tipo big bag.
 - Carga general suelta
 - Contenedorizada: importación y exportación.
- ✓ Cargas especiales. Las descritas en el artículo cuarto de esta modificación.

PARAGRAFO PRIMERO.- Se excluye la construcción de las obras y las actividades relacionadas con la construcción del Terminal Fluvial en el Canal del Dique, las cuales fueron autorizadas en el numeral 2 del Artículo Segundo de la Resolución 1635 del 19 de Agosto de 2010.

PARAGRAFO SEGUNDO.- El proyecto de mejoramiento a la transversal de Barú no hará parte del presente licenciamiento ambiental.

ARTÍCULO TERCERO.- Puerto Bahía para las nuevas obras incluidas para la realización del proyecto, deberá dar cumplimiento a cada una de las siguientes obligaciones:

- 3.1. Disponer una zona para el secado de los lodos producto de la perforación del cruce subfluvial, la cual debe ser confinada con diques y aislando el fondo con un material impermeable con el fin de evitar la contaminación de los suelos, y realizar un adecuado manejo y disposición final de los mismos cuando se encuentren completamente secos.
- 3.2. Presentar a esta Autoridad antes del inicio de las actividades constructivas del cruce subfluvial la ubicación de esta zona de secado en un plano debidamente georeferenciado en coordenadas magna sirgas y, en los Informes de Cumplimiento Ambiental -ICAs, entregar los respectivos registros de volúmenes de entrega de dicho material a un gestor ambiental externo que cuente con las debidas autorizaciones para su manejo y disposición final.
- 3.3. Presentar a esta Autoridad en el término de dos (2) meses contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo un plano del puerto debidamente georeferenciado en coordenadas magna sirgas origen Bogotá con la ubicación de la Infraestructura necesaria para el recibo de combustibles y de la misma forma entregar un plano georeferenciado en coordenadas magna sirgas origen Bogotá, donde se especifique el trazado que tendrán los canales que lo conformaran incluyendo el de la zona del pit de tanques.
- 3.4. Presentar a esta autoridad, antes del inicio de las obras constructivas relacionadas con los tanques de almacenamiento para los hidrocarburos que serán manejados en el terminal portuario, el diseño de los muros de contención o cortafuegos que servirán para retener el líquido de los tanques en caso de derrames, los cuales deberán tener la capacidad de retener el 110% del volumen de almacenamiento de los tanques de hidrocarburos. El dique debe estar comunicado mediante una tubería que lleve el efluente de aguas con contenido de aceite a un canal interceptor que a su vez lo lleve a un sistema de separación primaria (una trampa de grasas y aceites). Además debe disponer de una válvula que permita el cierre de la tubería de acceso al canal y la recolección del líquido derramado, especificando cuál será el sistema de seguridad y aislamiento que tendrán los tanques con el suelo donde estarán cimentados, con el fin de garantizar la no contaminación de los suelos por los productos almacenados en la terminal.
- 3.5. Allegar a esta Autoridad todos los planos y diseños del dispositivo del sistema de incineración de vapores que se realizará durante el llenado de embarcaciones y carotanques, mostrando cuales son los dispositivos de control y seguridad con que se contará; además deberá llevar un registro o estimación del caudal de gas incinerado, datos de operación que se efectuaran en cada uno de los incineradores y reportarlos en los Informes de Cumplimiento Ambiental.

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

- 3.6. Dar cumplimiento a lo establecido en la Artículo segundo de la Resolución 1309 del 2010, respecto al combustible que se va a utilizar para la generación de energía.
- 3.7. Presentar a esta Autoridad en el término de dos (2) meses contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo y en todo caso antes de las actividades constructivas relacionadas con los tanques de Slop, la ubicación exacta en un plano debidamente georreferenciado en coordenadas Magnas Sirgas origen Bogotá.
- 3.8. Deberá presentar a esta Autoridad, antes del inicio de las actividades constructivas relacionadas con los tanques de almacenamiento para agua potable y para agua contraincendios que se utilizarán en las instalaciones portuarias, la ubicación exacta de dichos tanques en un plano debidamente georreferenciado en coordenadas magna sirgas origen Bogotá.
- 3.9. Antes del inicio de las actividades constructivas relacionadas con el tanque que se utilizará para el almacenamiento del diesel necesario para el funcionamiento de bombas del sistema contra incendios de la instalación portuaria y para el uso de vehículos internos de operación, deberá allegar a esta Autoridad la ubicación exacta de dicho tanque en un plano debidamente georreferenciado en coordenadas magna sirgas origen Bogotá.
- 3.10. Realizar una batimetría semestral de la zona del Canal del Dique en el área que será atravesada por el cruce subfluvial, con el fin de poder verificar que la conformación de dicha infraestructura no causará alguna afectación en los fondos del mismo. La batimetría deberá ir de orilla a orilla. También tiene la Sociedad Puerto Bahía la obligación de realizar una batimetría de la misma zona antes del inicio de las labores de conformación del cruce subfluvial.
- 3.11. Informar a las autoridades correspondientes antes del inicio de la construcción del cruce subfluvial, las actividades relacionadas con su conformación, con el fin de socializar la obra a realizar.

ARTÍCULO CUARTO.- Modificar el Artículo Cuarto de la Resolución 1635 del 19 de agosto de 2010, el cual quedara así:

ARTÍCULO CUARTO.- *Se autoriza el manejo de cargas especiales, incluyendo las cargas peligrosas y la carga de sustancias químicas, puesto que cuentan con medidas de manejo adecuadas dentro del Plan de Manejo Ambiental formulado por Puerto Bahía S.A.*

ARTÍCULO QUINTO.- Modificar el Artículo Décimo Primero de la Resolución 1635 del 19 de agosto de 2010, en el sentido de adicionar las siguientes obligaciones para el otorgamiento de permisos para el uso y/o aprovechamiento de recursos naturales, así:

1. Respecto del Permiso de Emisiones

Esta Autoridad considera pertinente otorgar el permiso de emisiones bajo los siguientes requerimientos:

Dado que en la etapa constructiva y etapa operativa se realizarán actividades susceptibles de generar emisiones atmosféricas, tales como (remoción de tierra, trasiego de camiones, generación de energía, la incineración de vapores) La SPPB deberá dar estricto cumplimiento a lo establecido en la Resolución 909 del 2008 para fuentes fijas y la Resolución 610 del 2010 que establece los niveles máximos permisibles de contaminantes a nivel de inmisión

1.1. Modelo de Dispersión

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

- Ajustar el modelo de dispersión de contaminantes incluyendo todas las fuentes generadoras de contaminantes (incineradores, generadores de energía, tanques de almacenamiento, vías de uso, automotores, y otros)
- Efectuar medición de contaminantes en fuente fija para los incineradores y generadores eléctricos para alimentar dicho modelo de dispersión.
- Formular un diseño definitivo de las estaciones de calidad del aire una vez el proyecto se encuentre en operación
- Aplicar el concepto de determinación de la altura de descarga. Para las chimeneas nuevas que se pretenden instalar.

1.2. Calidad de Aire

Monitorear los contaminantes PM10, NO_x, SO₂ para la etapa constructiva bajo el esquema de SVCAI establecido en el protocolo para el monitoreo de calidad del aire como mínimo en tres estaciones de monitoreo efectuando para ello mínimo 20 muestras cada tercer día. Efectuar esta medición semestralmente

Monitorear los contaminantes PM10 NO_x, SO₂ COV's para la etapa de operación bajo el esquema de SVCAI establecido en el protocolo para el monitoreo de calidad del aire como mínimo en tres estaciones de monitoreo efectuando para ello mínimo 20 muestras cada tercer día. Efectuar esta medición de manera anual en época seca

1.3. Fuentes Fijas

Realizar la medición de contaminantes emitidos a la atmosfera por fuente fija para los equipos de generación eléctrica y equipos de incineración de vapores dando cumplimiento a lo establecido en la Resolución 909 del 2008 y el Protocolo para el control de la contaminación generada por fuentes fijas, la periodicidad de los muestreos quedara sujeta a la determinación de la frecuencia de los estudios de evaluación de emisiones atmosféricas mediante el uso de las Unidades de Contaminación Atmosférica (UCA), aplicable para todas las actividades industriales.

2. Vertimiento cuerpo de Aguas

- 2.1. Puerto Bahía deberá presentar a esta Autoridad, en los respectivos ICA del proyecto la autorización ambiental del operador especializado que hará el manejo y disposición final de lodos producto de la planta de tratamiento.
- 2.2. Puerto Bahía deberá presentar a esta Autoridad la ubicación exacta, en coordenadas magna Sirgas origen Bogotá, del punto de descarga de estas aguas a la Bahía de Cartagena.
- 2.3. Puerto Bahía deberá allegar en los respectivos ICA del proyecto la autorización ambiental del operador especializado que hará el manejo y disposición final del producto contaminante que se obtenga de la planta CPI, el proveniente de la separación de los lodos obtenidos de los sumideros de los canales para manejo de aguas lluvias o de los potenciales derrames que puedan ocurrir en los diques de contención de los tanques de almacenamiento y de las áreas de mantenimiento, su, así como los volúmenes de lodos entregados

PARAGRAFO PRIMERO.- No se autorizan vertimientos en suelos para el proyecto de Puerto Bahía S.A.

PARAGRAFO SEGUNDO.- No se autoriza la ocupación de ningún cauce para el desarrollo del proyecto de Puerto Bahía S.A.

ARTÍCULO SEXTO.- Se autoriza Modificar el Artículo Décimo Cuarto de la Resolución 1635 del 19 de agosto de 2010, en el sentido de incorporar el Plan de Manejo Ambiental y el Plan de Monitoreo y Seguimiento definitivo del proyecto portuario, el cual quedará de la siguiente manera:

LV

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1835 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO.- Se aceptan las medidas de manejo ambiental propuestas por la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., para lo cual se deberá tener en cuenta la ejecución de las actividades, características generales, áreas y localización, indicadas en el Estudio de Impacto Ambiental, el Plan de Manejo Ambiental del Proyecto y las demás obligaciones específicas establecidas en el presente acto administrativo. Dichas medidas corresponden a los siguientes Programas, el cual será el definitivo para el proyecto, y serán objeto de seguimiento ambiental por parte de esta Autoridad, durante la construcción y operación del Proyecto:

1. PROGRAMAS DE MANEJO PARA LA ETAPA DE CONSTRUCCION

- Programa Gestión Ambiental y Social (GA- 1)
 - Grupos de gestión ambiental y social del concesionario y del contratista
 - Control al cumplimiento de requerimientos legales del proyecto
- Programa Seguridad y Salud Ocupacional (GA-2)
 - Medicina Preventiva y del trabajo
 - Higiene industrial
 - Seguridad

MEDIO ABIOTICO

- Programa Manejo del Recurso Suelo (MA-MRS-1)
 - Manejo y control de la dinámica litoral
 - Manejo y disposición de escombros
 - Manejo de sedimentos y control de la erosión
 - Manejo de maquinaria, equipos y vehículos
 - Manejo de aceites, grasas y combustibles
 - Manejo paisajístico del proyecto.
 - Manejo de materiales de construcción
 - Manejo y disposición de residuos líquidos.
 - Manejo de escorrentía
 - Manejo de residuos sólidos especiales
 - Protección de cuerpos de agua
- Programa Manejo del Recurso Hídrico (MA-MRH-3)
 - Protección cuerpos de agua
 - Manejo y control de las aguas de sentina y de lastre
 - Manejo de residuos sólidos aprovechables
 - Manejo del sistema de tratamiento y disposición de residuos sólidos.
 - Manejo del sistema de tratamiento y disposición de residuos líquidos
 - Manejo de cruce Subfluvial del Canal del Dique
- Programa Manejo del Recurso Aire (MA-MRA-4) (OJO DIEGO)
 - Manejo de fuentes de emisiones
 - Manejo de fuentes de ruido

MEDIO BIOTICO

- Programa Manejo del Suelo (MB-MS-1)
 - Manejo de remoción de descapote y vegetación arbórea y arbustiva

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2226 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

- Manejo de capa orgánica del suelo
- Manejo de flora
- Manejo de fauna
- Manejo de aprovechamiento forestal

• Programa Protección y Conservación de Hábitats (Manglar) (MB-MH-2)

- Protección de sistemas remanentes
- Divulgación y capacitación del personal

• Programa Conservación de Especies Amenazadas (MB-CEA-3)

- Componente de investigación en aves (énfasis migratorias)
- Sensibilización a la población
- Control de vertimientos.
- Control Pesquero

• Programa Control de Plagas (MB-CP-4)

- Para el control de roedores
- Para el control de termitas, gorgojos, cucarachas e insectos en general
- Para el control o ahuyentamiento de palomas

• Programa Compensación para el Medio Biótico (MB-CMB-5)

- Por aprovechamiento de la cobertura vegetal - Bosque seco tropical
- Por afectación paisajística
- Por afectación de fauna y flora

• Programa de Manejo Pesquero (MB-CP-6)

- Desarrollo de alternativas enfocadas al fortalecimiento de la actividad pesquera.
- Disminución de la presión sobre el recurso pesca en la bahía de Cartagena.
- Apoyo a la comunidad de pescadores

• Programa Seguimiento a la Calidad del Medio Ambiente (MB-SMA-7)

- Monitoreo semestral de plantaciones terrestres y de manglar
- Monitoreo comunidades biológicas y fisicoquímicas

MEDIO SOCIOECONOMICO

• Programa Información, Comunicación y Participación Social (MS-ICP-1)

- Información y comunicación
- Participación

• Programa Capacitación, Educación y Concientización Ambiental a la Comunidad (MS-CEC-2)

- Sensibilización y concientización ambiental
- Educación y capacitación ambiental
- Apoyo iniciativas ambientales escolares
- Apoyo iniciativas ambientales comunitarias

• Programa Contratación de Mano de Obra Local (MS-CMO-3)

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

- Necesidades y perfiles de mano de obra local
- Proceso de selección de mano de obra local
- Convenio para la capacitación de mano de obra local
- Programa de Capacitación a Comunidades del Área de Influencia Directa (MS-CCAID-4)
 - Capacitación a comunidades del AID
- Programa de Fortalecimiento Etnocultural (MS-FE-5)
 - Contribuir con la construcción de Casas de la Cultura en cada comunidad.
 - Gestionar recursos por parte de los Consejos Comunitarios para financiar la diferencia de recursos necesaria para la construcción de las Casas de la Cultura.
 - Seguimiento por parte de la Comisión de Comunicación, Seguimiento y Acompañamiento (CCSA).
- Programa Arqueología Preventiva (MS-AP-6)
 - Exploración y/o excavación arqueológica en el área del proyecto de Puerto Bahía
- Programa de Compensación Social (MS-CS-7)
 - Fortalecimiento a las organizaciones de pescadores
 - Fortalecimiento etnocultural
 - Capacitación a las comunidades del AID

2. PROGRAMAS DE MANEJO PARA LA ETAPA DE OPERACIÓN

- Programa de gestión ambiental y social (GAO-1)
 - Grupos de gestión ambiental y social del concesionario y del contratista
 - Control al cumplimiento de requerimientos legales del proyecto

MEDIO ABIOTICO

- Programa Manejo del Recurso Aire (MAO-MRA-2) (OJO DIEGO)
 - Manejo de fuentes de emisiones
 - Manejo de fuentes de ruido
 - Manejo de radiación térmica y luminosa
- Programa Manejo de los Recursos Suelo e Hídrico (MAO-MRSH-3)

Manejo de recurso hídrico

- Manejo de aguas de escorrentía no contaminadas
- Manejo de aguas residuales domésticas
- Manejo de combustibles y aceites
- Tanqueo de combustibles en equipos menores
- Manejo de aguas industriales o aceitosas
- Manejo y control de las aguas de sentina y de lastre

Manejo de recurso suelo

- Manejo de residuos sólidos ordinarios y especiales
- Programa Manejo de Cargas (MAO-MC-4)

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

- Manejo de carga general (MAO-MC-4.1)
- Manejo de granel sólido (MAO-MS-4.2)
- Manejo de granel líquido (MAO-MS-4.3)
- Manejo de cargas especiales (MAO-MS-4.4)

MEDIO BIOTICO

- Programa de seguimiento a la calidad del ambiente en la operación (MBO-SCA-5)
 - Monitoreo de plantaciones terrestres y de manglar
 - Monitoreo de la calidad del agua y sedimentos
 - Monitoreo de comunidades biológicas (fitoplancton, zooplancton y bentos)
 - Monitoreo de invertebrados asociados a raíces de manglar
 - Monitoreo pesquero
- Programa de control de plagas (MBO-CP-6)
 - Para el control de roedores
 - Para el control de termitas, gorgojos, cucarachas e insectos en general
 - Para el control o ahuyentamiento de palomas

MEDIO SOCIOECONOMICO

- Programa de Información, Comunicación y Participación Social (MSO-ICP-7)
 - Información y comunicación
 - Participación
- Programa de Contratación de Mano de Obra Local (MSO-CMO-8)
 - Necesidades y perfiles de mano de obra local
 - Proceso de selección de mano de obra local
 - Contratación de mano de obra local
- Programa de Educación y Capacitación al Personal Vinculado al Proyecto (MSO-ECP-9)
 - Inducción al personal
 - Capacitación para la prevención y control de contingencias
 - Educación ambiental
 - Capacitación en oficios técnicos
 - Capacitación en relaciones interpersonales
- Programa de apoyo a la capacidad de gestión institucional (MSO-AGI-10)
 - Promoción y socialización del programa
 - Desarrollo del programa

PROGRAMA DE SEGUIMIENTO Y MONITOREO

3. PROGRAMAS DE SEGUIMIENTO Y MONITOREO ETAPA DE CONSTRUCCION

MEDIO ABIÓTICO

- Programa de Manejo del Recurso Suelo (FICHA MA-SPMRS-1).
- Programa del Recurso Hídrico (FICHA MA-SPMRH-3)

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

- Programa de Manejo del Recurso Aire (FICHA MA-SPMRA-4)

MEDIO BIÓTICO

- Programa manejo del suelo (MB-MS-1)
- Protección y conservación de hábitats (MANGLAR) (MB-MH-2)
- Programa de conservación de especies amenazadas (MB-CEA-4)
- Programa de investigación (MB-PI-5)
- Control de plagas (MB-CP-6)
- Compensación para el medio biótico (MB-CMB-7)
- Programa compensación pesquera (MB-CP-8)
- Seguimiento a la calidad del medio ambiente (MB-SMA-9)

MEDIO SOCIOECONÓMICO

- Programa Seguimiento y Monitoreo Programa Información, Comunicación y Participación Social (FICHA MS-SPICP-1)
- Programa Seguimiento y Monitoreo Programa Capacitación, Educación y Concientización Ambiental a la Comunidad (FICHA MS-SPCEC-2).
- Programa Seguimiento y Monitoreo Programa Contratación de Mano De Obra Local (FICHA MS-SPCMO-3)
- Programa Seguimiento Programa Capacitación A Comunidades Del Área De Influencia Directa (Ficha Ms-Spccald-4)
- Programa Seguimiento Programa Etnocultural (FICHA MS-SPFE-5)
- Programa Seguimiento Y Seguimiento Programa Arqueología Preventiva (FICHAMS-SPSAP-6). No aplica, para esta etapa del proyecto
- Programa Seguimiento y Monitoreo Programa Compensación Social (FICHA MS-SPCS-7)

4. PROGRAMAS DE SEGUIMIENTO Y MONITOREO ETAPA DE OPERACIÓN

MEDIO ABIÓTICO

- Programa Seguimiento y Seguimiento Programa de Manejo del Recurso Aire (FICHA.MAO-SPMRA-2)
- Programa Seguimiento y Monitoreo Programa de Manejo del Recurso Suelo e Hídrico (FICHAMA-SPMRSH-3)

MEDIO BIÓTICO

- Programa de seguimiento a la calidad del ambiente en la operación (MBO-SCA-5)
 - Monitoreo de plantaciones terrestres y de manglar
 - Monitoreo de comunidades biológicas (fitoplancton, zooplancton y bentos)
 - Monitoreo de invertebrados asociados a raíces de manglar
 - Monitoreo pesquero
- Programa de control de plagas (MBO-CP-6)
 - Para el control de roedores
 - Para el control de termitas, gorgojos, cucarachas e insectos en general
 - Para el control o ahuyentamiento de palomas

MEDIO SOCIOECONÓMICO

- Programa Seguimiento y Monitoreo Programa Información, Comunicación y Participación Social (FICHA MSO-SPICP-1)

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

- Programa Seguimiento y Monitoreo Programa Contratación de Mano de Obra Local (FICHA MSO-SPCMO-8)
- Programa Seguimiento y Monitoreo Programa Educación Y Capacitación Del Personal Vinculado Al Proyecto (FICHA MSO-SPECP-9)
- Programa Seguimiento y Monitoreo Programa Apoyo A La Capacidad De Gestión Institucional (FICHA MSO-SPAGI-10).

ARTICULO SEPTIMO.- Modificar el Artículo Décimo Quinto de la Resolución 1635 del 19 de agosto de 2010, en el sentido de realizar los siguientes ajustes a las fichas que componen el Plan de Manejo Ambiental y el Plan de Monitoreo y Seguimiento, así:

1. Etapa Constructiva

Medio Abiótico:

• **Programa Manejo del Recurso Aire (MA-MRA-4).**

Como medida complementaria en el caso que se realice limpieza con Wet Sand-Blasting o sand blasting para evitar la dispersión de arena se deberán tomar medidas que eviten su disgregación, como operara bajo barreras o en sitios que eviten la generación de material particulado, una vez utilizada la arena esta deberá recogerse y disponerse en un sitio adecuado.

Durante la etapa constructiva se deberá efectuar monitoreos de ruido e identificar en qué momento se efectuara actividades nocturnas que generen ruidos molestos a las poblaciones cercanas del AID, con el objeto de efectuar las debidas comunicaciones y determinar el grado de molestia que se presentara durante el desarrollo de la obra.

Durante la etapa constructiva se deberá efectuar el monitoreo de la calidad del aire de acuerdo a lo establecido en el protocolo para el monitoreo de la calidad del aire para SVCAI, para ello se deberá muestrear como mínimo en tres estaciones de calidad de aire, según lo establece el modelo de dispersión de contaminables y sus ajustes respectivos por 20 días, monitoreando cada tercer día los contaminantes Material particulado tipo PM10, SOx y NOx.

La frecuencia de monitoreo será semestralmente

• **Programa Manejo del Recurso Suelo (MA-MRS-1)**

Manejo de aceites, grasas y combustibles

- ✓ Puerto Bahía S.A. deberá allegar, en los respectivos ICAs del proyecto, los registros de entrega de estas sustancias a un operador debidamente autorizado, donde se especifiquen los volúmenes a manejar y disponer. Además deberá allegar la correspondiente autorización ambiental del operador.
- ✓ Puerto Bahía deberá allegar a esta Autoridad, antes del inicio de las actividades constructivas relacionadas con la zona de almacenamiento de aceites, grasas y combustibles, la ubicación exacta de dicha zona, debidamente georeferenciado en coordenadas Magna Sirgas origen Bogotá.
- ✓ Puerto Bahía deberá provisionar la zona de almacenamiento de aceites, grasas y combustibles de cuentas perimetrales que contengan las sustancias en el caso de algún derrame accidental.
- ✓ Puerto Bahía deberá reportar a esta Autoridad de manera inmediata los derrames accidentales de aceites, grasas y combustibles, en caso que estos se presenten.

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

- ✓ Realizar el reporte en los respectivos ICAs del proyecto, registrando volumen aproximado recolectado y con un registro fotográfico de las labores de recuperación de los mismos.
- Manejo de materiales de construcción
- ✓ Puerto Bahía S.A. deberá reportar en los respectivos ICAs del proyecto los volúmenes de materiales de construcción que provengan de canteras, así como las respectivas autorizaciones para su explotación minera y para el manejo ambiental de la actividad.
- Manejo y disposición de residuos líquidos.
- ✓ Puerto Bahía S.A. deberá allegar en los respectivos ICAs del proyecto, el número de baterías sanitarias que se utilizarán en los diferentes frentes de obra, en relación al número de trabajadores con los que se contarán en la etapa constructiva del proyecto.
- ✓ Puerto Bahía S.A. deberá reportar en los respectivos ICAs del proyecto la información relacionada con el operador especializado que realice la disposición final de dichos residuos, así como los registros de volúmenes entregados para tal fin.

Medio Biótico:

- **Programa Manejo del Suelo (MB-MS-1)**

Ajustar este programa, en el sentido de incluir durante la remoción del suelo orgánico y la vegetación de pantano existente en la zona de transferencia, la siguiente información, que deberá ser presentada en el correspondiente informe de cumplimiento ambiental.

- ✓ Registro documental de todas las labores de remoción de la vegetación de matorral, de la vegetación de pantano y del suelo orgánico existente en la zona.
- ✓ Técnicas utilizadas para el corte y retiro de la vegetación acuática, teniendo en cuenta la morfología y profundidad del sitio, e indicando el método de corte (mecánico y/o manual), métodos de retiro del material ya cortado (rastrillado y/o zarandeo manual, entre otros), equipos requeridos (p.e. desmalezadoras mecánicas de arrastre o guadañas, motoguadafías, volquetas, entre otras), así como el personal necesario para estas las labores.
- ✓ Manejo del material vegetal resultante de los cortes durante las labores de remoción, incluyendo el almacenamiento temporal, traslado y disposición final.
- ✓ Maquinaria e implementos utilizados para el retiro del suelo orgánico (pala mecánica, camiones, volquetas), y la disposición final del mismo.
- ✓ Puerto Bahía S.A. deberá realizar el rescate de la fauna acuática y terrestre presente en la zona, a través de la recolección de nidos y huevos, así como de pequeños mamíferos, reptiles y anfibios, y su traslado a sitios cercanos, de características ecológicas similares a las encontradas en la zona.
- ✓ Previo a la implementación de estas actividades, la empresa deberá remitir a esta Autoridad, la metodología que utilizará para el rescate de cada uno de los grupos de la fauna presente en la zona por intervenir en la margen derecha del canal del Dique (colecta, traslado y reubicación), en especial de aquella con algún grado de amenaza o vulnerabilidad, así como la identificación clara de los sitios de reubicación de estas poblaciones.
- ✓ En forma posterior a la realización de las actividades de rescate de fauna y en el informe de cumplimiento ambiental correspondiente, la empresa deberá remitir registro documental de todas las actividades desarrolladas, incluyendo: especies, número de individuos por especie y georeferenciación del sitio donde fueron reubicadas.

- **Programa Conservación de Especies Amenazadas (MB-CEA-3)**

Incluir dentro de este programa, el seguimiento y monitoreo las poblaciones de la iguana (iguana iguana), registrada para la región como especie amenazada, de posible presencia en la zona.

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

• Programa Compensación para el Medio Biótico (MB-CMB-5)

Puerto Bahía S.A. deberá compensar por la intervención de las 8,3 hectáreas de vegetación acuática, matorrales, árboles dispersos, arbustos y manglar, existentes en el área de construcción de la estación de transferencia y por el cambio de uso del suelo de esta área, que cumple funciones ecológicas, en tanto son hábitat de fauna y flora local, de acuerdo con las siguientes obligaciones:

- ✓ Puerto Bahía deberá reforestar un área de 16.6 ha, es decir en una relación de 1:2 el área intervenida.
- ✓ Se deberá seleccionar un área o áreas cercanas al proyecto que cumplan con las condiciones necesarias para esta compensación, para la cual deberá consultar con CARDIQUE los posibles sitios elegibles.
- ✓ La compensación se realizará con especies como el Campano, Papo, Caracolí, Guayacán Sabanero, Cedro, Banco, Cañaguate, Polvillo, Ceiba Blanca, Majagua y/o Indio Encuero, u otras especies nativas, las cuales deberán tener alturas superiores a 0.5 m.
- ✓ Se deberá realizar un mantenimiento mensual de dichas plantaciones por un periodo mínimo de tres años, con el fin de garantizar el prendimiento, la adaptación y el desarrollo de las mismas.
- ✓ Se deberán llevar registros documentales de todas las actividades de compensación, incluyendo registros fotográficos y planos de localización de las áreas seleccionadas para la compensación, en donde se muestre el avance de estas labores.

Allegar en los respectivos informes de cumplimiento ambiental, un informe que incluya el número y especies seleccionadas, mantenimiento de las plántulas en vivero, las metodologías de siembra, mantenimientos post siembra, resiembras, entre otros, incluyendo el porcentaje de avance de estas actividades.

2. Etapa Operativa

Medio Abiótico:

• Programa Manejo del Recurso Aire (MAO-MRA-2)

La SPPB deberá llevar un registro del número de vehículos que ingresan al terminal portuario, así como el número de embarcaciones que carguen y descarguen graneles por el puerto con el objeto de identificar el número de fuentes móviles generadoras de emisiones atmosféricas.

Durante la etapa de operación la SPPB deberá anexar la información correspondiente al número de horas de operación de los equipos de generación eléctrica, el consumo de combustible, así mismo se deberá llevar un registro de la operación de los incineradores, el consumo de combustible y la estimación de los vapores quemados.

La SPPB deberá contemplar en el caso de generación de emisiones por alto flujo vehicular directamente relacionado con la operación instaurar medidas al interior de la Inst. que permitan un control específico sobre las emisiones de contaminantes en el AID.

Durante la etapa de operación se deberá efectuar el monitoreo de la calidad del aire de acuerdo a lo establecido en el protocolo para el monitoreo de la calidad del aire para SVCAI, para ello se deberá muestrear como mínimo en tres estaciones de calidad de aire, según lo establezca el modelo de dispersión de contaminables y sus ajustes respectivos por 20 días m, monitoreando cada tercer día los contaminantes Material particulado tipo PM10, SOx y NOx COV's

Durante la etapa de operación se deberá realizar la medición de contaminantes emitidos a la atmósfera por fuente fija para los equipos de generación eléctrica y equipos de incineración de vapores dando cumplimiento a lo establecido en la Resolución 909 del 2008 y el Protocolo para el control de la contaminación generada por fuentes fijas, la periodicidad de los muestreos quedara

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

sujeta la determinación de la frecuencia de los estudios de evaluación de emisiones atmosféricas mediante el uso de las Unidades de Contaminación Atmosférica (UCA), aplicable para todas las actividades industriales.

- Programa Manejo de los Recursos Suelo e Hídrico (MAO-MRSH-3)

- Manejo de aguas residuales domesticas

- ✓ Dos meses después del acto administrativo que acoja el presente concepto técnico Puerto Bahía deberá allegar a esta autoridad la descripción del sistema de secado de lodos productos de la planta de tratamiento el cual deberá incluir su descripción que los lodos serán entregados secos para su manejo y disposición final.
 - ✓ Puerto Bahía S.A. deberá allegar a esta Autoridad, en los respectivos ICAs del proyecto, la autorización ambiental del operador especializado que hará el manejo y disposición final de lodos producto de la planta de tratamiento.
 - ✓ Puerto Bahía deberá allegar en los respectivos ICAs del proyecto la autorización ambiental del operador especializado que hará el manejo y disposición final del producto contaminante que se obtenga de la planta CPI, el proveniente de la separación de los lodos obtenidos de los sumideros de los canales para manejo de aguas lluvias o de los potenciales derrames que puedan ocurrir en los diques de contención de los tanques de almacenamiento y de las áreas de mantenimiento, su, así como los volúmenes de lodos entregados

Medio Biótico:

Implementar durante la etapa de operación de las obras y actividades relacionadas con la estación de transferencia, el cruce subfluvial y del terminal de hidrocarburos, los programas de manejo ambiental autorizados dentro de la licencia ambiental del proyecto.

En relación con el programa de seguimiento y monitoreo

3. Etapa Constructiva

Medio Abiótico

- Programa de Seguimiento y Monitoreo al Manejo del Recurso Aire (FICHA MA-SPMRA-4)

Realizar el monitoreo de la calidad de la aire acogiéndose estrictamente a lo establecido en el protocolo para el muestreo de la calidad del aire desarrollado por el MAVDT, en este caso se utilizara la metodología existente para Sistemas de vigilancia de la Calidad del Aire Industrial - SVCAI, y lo establecido en la Resolución 610 del 2010 la que adicione modifique o sustituya, para ello se deberán tener en cuenta lo siguiente:

- Tiempo de monitoreo: Como mínimo 20 muestras cada tercer día.
- Número de estaciones de monitoreo: Como mínimo se deberá ubicar una estación de fondo y una estación vientos abajo, según lo analizado en el EIA la predominancia de los vientos en la época de peores condiciones, la cual correspondería a la presencia de vientos alisios y temporada seca, los vientos son provenientes del N y NE en ese caso se deberá ubicar una estación vientos abajo, en alguna de las poblaciones de interés identificadas dentro del AID, y ubicar una tercera estación en cercanías de la operación del puerto., la ubicación de las estaciones deberán contemplar las siguiente:
 - ✓ Las estaciones deberán ser localizadas para determinar las concentraciones más altas en el dominio del SVCAI.

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1835 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2228 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

- ✓ Las estaciones deberán ser localizadas para determinar el impacto en la calidad del aire de fuentes significativas, asociadas al proyecto, (a , vías de uso para el desarrollo y operación del proyecto remoción de equipos construcciones)
 - ✓ Ubicación de estaciones para determinar concentraciones generales de fondo
 - ✓ Las estaciones serán ubicadas y sus parámetros definidos de acuerdo con el inventario de emisiones, el modelo de dispersión y la campaña de monitoreo preliminar., en este caso los contaminantes a evaluar inicialmente serán Material Particulado Tipo PM10, Óxidos de azufre SO₂, óxidos de nitrógeno, NOx
 - ✓ El muestreo para la etapa constructiva será semestralmente.
- Programa del Recurso Hídrico (FICHA MA-SPMRH-3)
- ✓ Puerto Bahía S.A. deberá incluir en el contenido de esta ficha las estaciones a monitorear durante la etapa constructiva del proyecto. Dichas estaciones deberán ser las mismas a las presentadas en el EIA de la presente modificación ambiental, y que se encuentran en el numeral 3.3.1.5.1 del presente concepto técnico, relacionado con la calidad del agua y agregando una estación adicional que se encuentre en el punto medio de la longitud del canal de acceso que tomaran las embarcaciones que vayan a ser atendidas por las instalaciones portuarias, luego de salir del alineamiento del canal de acceso que se utiliza para acceder a las instalaciones portuarias que se encuentran ubicadas al norte de Puerto Bahía.

Además, Puerto Bahía S.A. deberá incluir los siguientes parámetros a monitorear: temperatura, conductividad, salinidad, pH, oxígeno disuelto, transparencia, color, sólidos disueltos totales, sólidos suspendidos totales, materia orgánica, nitratos, nitrógeno amoniacal, nitrato total, fosfatos, fósforo total, aceites y grasas, coliformes totales y fecales, sulfuros, cadmio, cobre, cromo hexavalente y total, mercurio, plomo y zinc. Lo anterior en concordancia con lo monitoreado en la línea base del proyecto, y en los cuerpos de agua del Área de Influencia del Proyecto.

Los resultados de la calidad de aguas deberán contar con un respectivo análisis de resultados en los que se incluya una comparación con el monitoreo inmediatamente anterior y ser incluidos en los respectivos ICA del proyecto, ello con el fin de poder establecer cualquier posible afectación que esté causando la construcción del proyecto

Los anteriores monitoreos se deben realizar con una periodicidad semestral durante la etapa constructiva del proyecto.

- ✓ Además, y aunque no sea directamente el recurso Hídrico, se deberá especificar en esta ficha el monitoreo de la calidad de sedimentos, en las mismas estaciones donde se monitoreen la calidad de aguas, y haciendo seguimiento a los siguientes parámetros: granulometría, carbono orgánico total (COT), cadmio, cobre, cromo hexavalente y total, mercurio, plomo y zinc. Lo anterior en concordancia con lo monitoreado en la línea base del proyecto, y en sedimentos del Área de Influencia del Proyecto.

Los resultados de la calidad de sedimentos deberán con contar un respectivo análisis de resultados en los que se incluya una comparación con el monitoreo inmediatamente anterior y ser incluidos en los respectivos ICA del proyecto, ello con el fin de poder establecer cualquier posible afectación que esté causando la construcción del proyecto

Los anteriores monitoreos se deben realizar con una periodicidad semestral durante la etapa operativa del proyecto, tal como se plantea en los indicadores de seguimiento del programa

- ✓ Se hace necesario también, incluir en esta ficha el monitoreo del punto de vertimiento del sistema de canales de aguas lluvias, en los cuales se deberán medir parámetros como: sólidos disueltos totales, sólidos suspendidos totales, grasas y aceites.

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

Los anteriores monitoreos se deben realizar con una periodicidad semestral durante la etapa constructiva del proyecto.

Medio Biótico:

Puerto Bahía S.A. deberá implementar, durante la construcción de las obras y actividades relacionadas con la estación de transferencia, el cruce subfluvial y del terminal de hidrocarburos, los siguientes programas de seguimiento y monitoreo autorizados dentro de la licencia ambiental del proyecto:

- Programa manejo del suelo (MB-MS-1)
- Protección y conservación de hábitats (MANGLAR) (MB-MH-2)
- Programa de conservación de especies amenazadas (MB-CEA-4)
- Programa de Investigación (MB-PI-5)
- Control de plagas (MB-CP-6)
- Compensación para el medio biótico (MB-CMB-7)
- Programa compensación pesquera (MB-CP-8)
- Seguimiento a la calidad del medio ambiente (MB-SMA-9)

4. Etapa Operativa

Medio Abiótico:

- Programa Seguimiento al Programa de Manejo del Recurso Aire (FICHA MAO-SPMRA-2)

Calidad del Aire

Determinar el número de estaciones a monitorear, de acuerdo con el ajuste al modelo de dispersión de contaminantes en el cual se deberá ingresar todas las fuentes de contaminación incluyendo los equipos de generación eléctrica, las vías de uso exclusivo del puerto, las vías de acceso utilizadas por el puerto el número de fuentes móviles asociadas a la operación, los tanques, los incineradores, y evaluar la generación de contaminantes en conjunto

Como mínimo deberán ser tres estaciones de monitoreo una vientos arriba o de fondo una ubicada en cercanías de la estación de monitoreo y una tercera vientos debajo de la predominancia de los vientos en época seca, de igual manera se deberá monitorear durante mínimo 20 días cada tercer día en cada una de las estaciones de muestreo se deberán recolectar como mínimo 20 muestras por cada contaminante, en general se deberá aplicar la metodología establecida en el protocolo para el monitoreo de la calidad del aire para sistemas de vigilancia de la calidad del aire de tipo industrial-SVCAI.

- Tiempo de monitoreo: Como mínimo 20 muestras cada tercer día.
- Número de estaciones de monitoreo: Como mínimo se deberá ubicar una estación de fondo y una estación vientos abajo, según lo analizado en el EIA la predominancia de los vientos en la época de peores condiciones, la cual correspondería a la presencia de vientos alisios y temporada seca, los vientos son provenientes del N y NE en ese caso se deberá ubicar una estación vientos abajo, en alguna de las poblaciones de interés identificadas dentro del AID, y ubicar una tercera estación en cercanías de la operación del puerto., esto estará sujeto al diseño definitivo del SVCAI el cual deberá estar basado en el modelo de dispersión de contaminantes, la ubicación de las estaciones deberán contemplar las siguiente:
 - ✓ Las estaciones deberán ser localizadas para determinar las concentraciones más altas en el dominio del SVCAI.
 - ✓ Las estaciones deberán ser localizadas para determinar el impacto en la calidad del aire de fuentes significativas, asociadas al proyecto, (tanques, incineradores, equipos de generación eléctrica, vías de uso para el desarrollo y operación del proyecto.
 - ✓ Ubicación de estaciones para determinar concentraciones generales de fondo

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

- ✓ El número de estaciones: Las estaciones serán ubicadas y sus parámetros definidos de acuerdo con el inventario de emisiones, el modelo de dispersión y la campaña de monitoreo preliminar, en este caso los contaminantes a evaluar inicialmente serán Material Particulado Tipo PM10, Óxidos de azufre SO₂, óxidos de nitrógeno, NO_x, Compuestos Orgánicos volátiles COV's

El monitoreo de calidad de aire será de anual

Fuentes Fijas

Realizar la medición de contaminantes emitidos a la atmósfera por fuente fija para los equipos de generación eléctrica y equipos de incineración de vapores dando cumplimiento a lo establecido en la Resolución 909 del 2008 y el Protocolo para el control de la contaminación generada por fuentes fijas, la periodicidad de los muestreos quedará sujeta a la determinación de la frecuencia de los estudios de evaluación de emisiones atmosféricas mediante el uso de las Unidades de Contaminación Atmosférica (UCA), aplicable para todas las actividades industriales.

En relación al monitoreo de Ruido el estudio concluye que hay cumplimiento de los valores máximos para período diurno establecidos en la Resolución 0627 de 2006 del MAVDT. Como contrario ocurre para los valores máximos permisibles para período nocturno. Reporta Puerto Bahía que el ruido es relacionado con las actividades propias de las zonas donde se realizaron los monitoreos, en específico en las zonas pobladas de Santa Ana y de Pasacaballos

- Programa Seguimiento y Monitoreo Programa de Manejo del Recurso Suelo e Hídrico (FICHAMAO-SPMRSH-3)

Recurso Suelo:

- ✓ En un plazo de tres (3) meses contados a partir de la fecha de ejecutoria del acto administrativo que acoja el presente concepto técnico, Puerto Bahía S.A. deberá, en relación con el almacenamiento de hidrocarburos que plantea en sus instalaciones portuarias, establecer una red de monitoreo de la calidad del suelo en las zonas de tanques de almacenamiento con el fin de tener un seguimiento a afectaciones de este recurso, a causa de posibles fugas que se presenten en dichos tanques.

De acuerdo a lo anterior Puerto Bahía deberá ajustar esta ficha en el sentido de incluir monitoreos de suelo teniendo en cuenta los siguientes parámetros: TPH (Hidrocarburos totales), arsénico, bario, cadmio, cromo ⁶⁺, plomo, mercurio, selenio, plata, zinc, contenido de grasas y aceites, conductividad eléctrica, porcentaje de sodio intercambiable, pH y contenido de humedad. Los resultados deberán compararse con los valores máximos permisibles según la norma Louisiana 29B/99. Se deberá informar a esta Autoridad el número de estaciones utilizadas para la red de monitoreo, así como su ubicación exacta debidamente georeferenciada en coordenadas Magna Sirgas origen Bogotá.

Los anteriores monitoreos se deben realizar con una periodicidad semestral durante la etapa operativa del proyecto.

Recurso Hídrico:

- ✓ Puerto Bahía deberá incluir en el contenido de esta ficha las estaciones a monitorear durante la etapa operativa del proyecto. Dichas estaciones deberán ser las mismas a las presentadas en el EIA de la presente modificación ambiental, y que se encuentran en el numeral 3.3.1.5.1 del presente concepto técnico, relacionado con la calidad del agua y agregando una estación adicional que se encuentre en el punto medio de la longitud del canal de acceso que tomaran las embarcaciones que vayan a ser atendidas por las instalaciones portuarias, luego de salir del alineamiento del canal de acceso que se utiliza para acceder a las instalaciones portuarias que se encuentran ubicadas al norte de Puerto Bahía.

Además deberá incluir los siguientes parámetros a monitorear: temperatura, conductividad, salinidad, pH, oxígeno disuelto, transparencia, color, sólidos disueltos totales, sólidos

122

766

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

suspendidos totales, materia orgánica, nitritos, nitratos, nitrógeno amoniacal, nítrito total, fosfatos, fósforo total, aceites y grasas, coliformes totales y fecales, sulfuros, cadmio, cobre, cromo hexavalente y total, mercurio, plomo y zinc. Lo anterior en concordancia con lo monitoreado en la línea base del proyecto, y en los cuerpos de agua del Área de Influencia del Proyecto.

Los resultados de la calidad de aguas deberán contar con un respectivo análisis de resultados en los que se incluya una comparación con el monitoreo inmediatamente anterior y ser incluidos en los respectivos ICA del proyecto, ello con el fin de poder establecer cualquier posible afectación que esté causando la operación del proyecto

Los anteriores monitoreos se deben realizar con una periodicidad semestral durante la etapa operativa del proyecto.

- ✓ Además, y aunque no sea directamente el recurso hídrico, se deberá especificar en esta ficha el monitoreo de la calidad de sedimentos, en las mismas estaciones donde se monitoreen la calidad de aguas, y haciendo seguimiento a los siguientes parámetros: granulometría, carbono orgánico total (COT), cadmio, cobre, cromo hexavalente y total, mercurio, plomo y zinc. Lo anterior en concordancia con lo monitoreado en la línea base del proyecto, y en sedimentos del Área de Influencia del Proyecto.

Los resultados de la calidad de sedimentos deberán con contar un respectivo análisis de resultados en los que se incluya una comparación con el monitoreo inmediatamente anterior y ser incluidos en los respectivos ICA del proyecto, ello con el fin de poder establecer cualquier posible afectación que esté causando la operación del proyecto

Los anteriores monitoreos se deben realizar con una periodicidad semestral durante la etapa operativa del proyecto.

- ✓ Se hace necesario también, incluir en esta ficha el monitoreo del punto de vertimiento del sistema de canales de aguas lluvias, en los cuales se deberán medir parámetros como: sólidos disueltos totales, sólidos suspendidos totales, grasas y aceites.

Los anteriores monitoreos se deben realizar con una periodicidad semestral durante la etapa operativa del proyecto.

Medio Biótico:

Puerto Bahía S.A. deberá desarrollar, para cada uno de los siguientes programas de manejo ambiental autorizados en la etapa de operación del proyecto, un programa de seguimiento y monitoreo ambiental, los cuales implementará durante la etapa de operación.

- Programa de seguimiento a la calidad del ambiente en la operación (MBO-SCA-5)
 - Monitoreo de plantaciones terrestres y de manglar
 - Monitoreo de la calidad del agua y sedimentos
 - Monitoreo de comunidades biológicas (fitoplancton, zooplancton y bentos)
 - Monitoreo de invertebrados asociados a raíces de manglar
 - Monitoreo pesquero
- Programa de control de plagas (MBO-CP-6)
 - Para el control de roedores
 - Para el control de termitas, gorgojos, cucarachas e insectos en general
 - Para el control o ahuyentamiento de palomas

11

123

757

"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

Las demás obligaciones establecidas en relación al Plan de Manejo Ambiental y al Programa de Monitoreo y Seguimiento establecidas en la Resolución 1635 del 19 de Agosto de 2010 continúan vigentes.

Del Plan de Contingencia

Puerto Bahía S.A. deberá implementar estrictamente el plan de contingencias incluido en la presente modificación de la licencia ambiental para todas las actividades constructivas y operativas relacionadas con el manejo de graneles líquidos (hidrocarburos y sus derivados) en el puerto. Para las demás actividades constructivas y de manejo de cargas en el puerto, Puerto Bahía S.A. deberá implementar el Plan de Contingencias ya autorizado.

En relación a la Caracterización del Proyecto

- Puerto bahía deberá llevar un seguimiento al parámetro de oxígeno disuelto en la calidad del agua de la estación BC-2, el cual presenta un valor por debajo de lo estipulado en el decreto 1594 de 1984. Puerto Bahía deberá presentar un análisis de resultado de este parámetro en dicha estación que ayuden a determinar las causas del resultado.
- Puerto Bahía deberá realizar seguimiento a las concentraciones de Zinc en las estaciones de calidad de agua ubicadas en el Canal del Dique, y realizar un análisis de resultado comparativo de los diferentes monitoreos que ayuden a determinar si hay variación de estas por las actividades de construcción u operación del proyecto.

ARTÍCULO OCTAVO.- LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., para el desarrollo de la modificación del proyecto denominado "Construcción y Operación del Terminal de Servicio Público Multipropósito", ubicado en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, en el sitio denominado "La Pulga", entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, departamento de Bolívar, deberá aplicar el Plan de Manejo Ambiental (Programa de manejo ambiental, Plan de Monitoreo y Seguimiento, Plan de Contingencia y el Plan de Abandono y Restauración Final) establecido en la Licencia Ambiental otorgada mediante Resolución 1635 del 19 de agosto de 2010; integrando las nuevas fichas, así como los ajustes requeridos para las fichas existentes, dentro del presente trámite de modificación de Licencia Ambiental.

ARTÍCULO NOVENO.- LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S. A., deberá presentar los informes de Cumplimiento Ambiental (ICA), relacionados con las actividades autorizadas en la presente modificación de acuerdo a lo establecido en el Artículo Décimo Octavo de la Resolución 1635 del 19 de agosto de 2010.

ARTÍCULO DECIMO.- LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., debe cancelar las respectivas tasas compensatorias a la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique - CARDIQUE.

ARTÍCULO DECIMO PRIMERO.- Las demás obligaciones, condiciones y autorizaciones establecidas en la Resolución No. 1635 del 19 de agosto de 2010 y demás actos administrativos proferidos dentro del expediente 4688, y aquellas que no hayan sido objeto de modificación en la presente Resolución, continúan vigentes en su totalidad.

ARTÍCULO DECIMO SEGUNDO.- 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 SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., de conformidad con los artículos 67 y 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO DECIMO TERCERO.- Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, comunicar esta Resolución a la Gobernación de Bolívar a la Alcaldía Distrital de Cartagena, a la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique - CARDIQUE, a la Defensoría del Pueblo de Bolívar y a la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios de la Procuraduría General de la Nación.

24

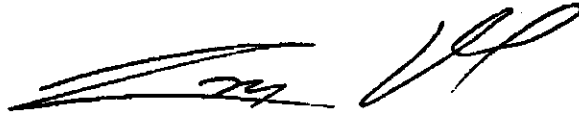
"POR LA CUAL SE MODIFICA LA LICENCIA AMBIENTAL OTORGADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN 1635 DEL 19 DE AGOSTO DE 2010, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2225 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2010"

ARTÍCULO DECIMO CUARTO.- Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, publicar el contenido de esta Resolución en la Gaceta Ambiental de esta entidad, de conformidad con los términos señalados en el artículo 71 de la Ley 99 de 1993

ARTÍCULO DECIMO QUINTO.- 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 19 NOV 2012



LUZ HELENA SARMIENTO VILLAMIZAR
Directora General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales

Elaboró: Carmen Alicia Ramírez Africano - Profesional Especializado - ANLA
Revisó: Consuelo Mejía Gello - Abogada Externa - Sector de Infraestructura
Expediente LAM 4006
Concepto Técnico No. 1534 del 29 de octubre de 2012





PRUEBA DOCUMENTAL NUMERO 2

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA
002 DE 2011

76

CONSIDERACIONES

- Garantia

- WPH.

המח

WIA

Con base en las anteriores consideraciones, las partes acuerdan:

CLÁUSULA PRIMERA. OBJETO DEL CONTRATO: EL INCO en virtud del presente contrato de concesión portuaria, autoriza a EL CONCESIONARIO, la ocupación y utilización en forma temporal y exclusiva de la zona de uso público conformada por una línea de playa, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o a éstos, para la construcción, administración y operación de un terminal multipropósito de servicio público ubicado en la Bahía de Cartagena en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana, del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, departamento de Bolívar, en los términos y condiciones establecidas en la Resolución 473 de 2010 y en el presente contrato.

CLÁUSULA SEGUNDA.- PLAZO. El plazo de la concesión que se otorga es de veinte (20) años contados a partir de la fecha de perfeccionamiento del presente contrato de concesión portuaria. En ningún caso habrá lugar a prórroga automática.

CLÁUSULA TERCERA.- PRÓRROGA DE LA CONCESIÓN.- La prórroga de la concesión podrá darse siempre y cuando esté autorizada en la ley y se tramite ante el órgano competente con sujeción al procedimiento que para tal efecto disponga la normatividad vigente al aprobarse la solicitud de prórroga, que podrá solicitarse por EL CONCESIONARIO, sólo si este ha ejecutado el 100% del plan de inversiones aprobado durante el plazo inicial de la concesión. La solicitud de prórroga deberá radicarse ante EL INCO, a través del Subgerente de Gestión Contractual o quien haga sus veces, quien deberá acogerse al procedimiento vigente en la ley para verificar su viabilidad.

PARÁGRAFO.- Las nuevas condiciones comenzarán a regir a partir de la suscripción y legalización del Otroso que modifique el contrato inicial, sin perjuicio de la obligación de EL CONCESIONARIO de realizar el inventario, y el avalúo comercial de todas las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren instalados en las zonas de uso público y las que hayan sido ejecutadas en ellas dentro del plazo inicial de la concesión, que debe entregar antes de suscribir la prórroga, debidamente avalado por la respectiva INTERVENTORÍA.

CLÁUSULA CUARTA. ÁREA ENTREGADA EN CONCESIÓN. DESCRIPCIÓN DE LA UBICACIÓN, LINDEROS Y EXTENSIÓN DE LOS BIENES DE USO PÚBLICO ENTREGADOS EN CONCESIÓN. El área entregada en concesión se encuentra ubicada en la costa norte de Colombia en el océano Atlántico sobre el mar Caribe, ciudad de Cartagena, departamento de Bolívar. Las zonas de uso público objeto de la concesión son las que se indican a continuación:

4.1. UBICACIÓN, LINDEROS Y EXTENSIÓN DE LAS ZONAS DE USO PÚBLICO OBJETO DE LA SOLICITUD DE CONCESIÓN PORTUARIA.

4.1.1. Ubicación: Los bienes de uso público que se otorgan en concesión se encuentran ubicados en la Bahía de Cartagena, en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal de Dique y Bahía Honda corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar.

4.1.2. Linderos y Extensión: Los bienes de uso público que se otorgan en concesión están integrados por el área accesoria marítima de maniobras, los terrenos de bajamar y la playa pública, que tiene un área de 139.815,71 metros cuadrados, conformados por una zona de uso público marítima de 112.840,62 metros cuadrados y una zona de uso público terrestre de 26.975,09 metros cuadrados.

4.1.3. Zona de uso público marítima, portuaria y de atraque otorgada en concesión. El área de zona uso público marítimo, para operaciones portuarias y de atraque de las embarcaciones, otorgada en concesión comprende la poligonal cerrada entre los puntos 29 A -29 -28 -27 -11 -12 -13 -13 A -29 A cuya área es de 112.840,62 metros cuadrados ubicada entre los linderos que se precisan con el sistema de referencia de coordenadas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi-IGAC.

26/

2

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 002 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES – INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

762

Coordenadas Planas de Gauss origen Bogotá					
	Punto	Norte	Este	Distancia entre puntos	Área (m2)
Zona de Uso Público Marítima	29 A	1.630.084,00	840.605,90		112.840,62
	29	1.629.975,88	840.401,95	100,0	
	28	1.630.052,28	840.337,42	332,0	
	27	1.629.866,84	840.062,05	254,1	
	11	1.629.675,76	840.229,50	177,5	
	12	1.629.793,77	840.362,06	325,4	
	13	1.629.931,33	840.656,96	33,9	
	13 A	1.629.951,88	840.683,92	153,4	
	29 A	1.630.084,00	840.605,90		

Lindero Este: Linda en toda su extensión con aguas de la Bahía de Cartagena y consta de dos segmentos: el primero, partiendo del punto 13A de coordenadas E=840.683,92 N=1.629.951,88 se sigue con rumbo 356° a 153,4 metros donde se localiza el punto 29A de coordenadas E=840.605,90 N=1.630.084,00, y el segundo segmento del punto 29 de coordenadas E=840.401,95 N=1.629.975,88 a 100 metros y con azimut 350° se encuentra el punto 28 de coordenadas E=840.337,42 N=1.630.052,28, donde finaliza el Lindero Este.

Lindero Sur: Linda en toda su extensión con la línea de costa de la Bahía de Cartagena partiendo del punto 13A en coordenadas E=840.683,92 N=1.629.951,88 con azimut 239° y a 33,9 metros se encuentra el punto 13 de coordenadas E=840.656,96 N=1.629.931,33 de allí con rumbo 245° y a 325,4 metros localizamos el punto 12 de coordenadas E=840.362,06 N=1.629.793,77 a 177,5 metros y con rumbo 228° llegamos al punto 11 de coordenadas E=840.229,50 N=1.629.675,76.

Lindero Oeste: Colinda con aguas de la Bahía de Cartagena y va del punto 11 de coordenadas E=840.229,50 N=1.629.675,76 con un azimut de 315° y a una distancia de 254,1 metros se localiza el punto 27 de coordenadas E=840.062,05 N=1.629.866,84.

Lindero Norte: Linda en toda su extensión con aguas de la Bahía de Cartagena y consta de dos tramos: El primero parte desde el punto 27 de coordenadas E=840.062,05 N=1.629.866,84 con un azimut 056° y a una distancia de 332 metros localizamos el punto 28 de coordenadas E=840.337,42 N=1.630.052,28 y el segundo tramo está localizado entre el punto 29 de coordenadas E=840.401,95 N=1.629.975,88 a 230,8 metros y con un azimut de 0,62° se localiza el punto 29A de coordenadas E=840.605,90 N=1.630.084,00.

4.1.4. Construcciones ubicadas en la zona de uso público: Dentro de las zonas de uso público se encuentran las siguientes construcciones que están abandonadas, con un alto deterioro debido al desuso y falta de mantenimiento. Los elementos que componen principalmente la infraestructura son un espolón de acceso de 87 metros de longitud, una pasarela en concreto reforzado de 62 metros de longitud, una plataforma intermedia en concreto reforzado de 118 metros cuadrados, una plataforma de cargue de 66 m2, una pila de amarre con su bita de amarre doble y 4 pifias de atraque circulares. Los elementos descritos serán remplazados por las nuevas infraestructuras que se van a construir dentro del proyecto.

4.1.5. Zona de uso público terrestre. El área de la zona de uso público terrestre comprende un área total de 26.975,09 metros cuadrados, conformada por la poligonal cerrada entre los puntos 8-9-10-11-12-13-13A-8A-8, coordenadas que se precisan con el sistema de referencia de coordenadas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, como se describe a continuación:

Coordenadas Planas de Gauss origen Bogotá					
	Punto	Norte	Este	Distancia entre puntos	Área (m2)
Zona de Uso	8	1.629.887,94	840.682,08		26.975,09
	9	1.629.749,70	840.388,42	173,5	

3

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 002 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

Público Marítima	10	1.629.634,93	840.258,36	50,0	K
	11	1.629.675,76	840.229,50	177,5	
	12	1.629.793,77	840.362,06	325,4	
	13	1.629.931,33	840.656,96	33,9	
	13 A	1.629.951,88	840.683,95	54,1	
	8 A	1.629.905,30	840.711,50	34,2	
	8	1.629.887,94	840.682,08		

Por el Norte: Colinda con aguas de la Bahía de Cartagena. Partiendo del punto 13A de coordenadas E= 840.683,95 N=1.629.951,88 localizados sobre la línea de costa se dirige con rumbo 260° y a 33,9 metros hasta encontrar el punto 13 de coordenadas E=840.656,96 N=1.629.931,33 de allí a 325,4 metros con rumbo a 244° localizamos el punto 12 de coordenadas E=840.362,06 N=1.629.793,77 con rumbo 228° a 177,5 metros encontramos el punto 11 de coordenadas E=840.229,50 N=1.629.675,76 donde termina el lindero norte.

Lindero Oeste: Linda con bienes de uso público que separan la Bahía de Cartagena y Bahía Honda comprendido entre el punto 10 de coordenadas E=840.258,36 N=1.629.634,93 y el punto 11 de coordenadas E=840.229,50 N=1.629.675,76 con rumbo 325° y a 50 metros.

Lindero Sur: Linda con predios de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A, partiendo del punto 8A de coordenadas E=840.711,50 N=1.629.905,30 con rumbo 260° y a 34,2 metros llegamos al punto 8 de coordenadas E=840.682,08 N=1.629.887,94 de allí a 324,5 metros con rumbo 244° localizamos el punto 9 de coordenadas E=840.388,42 N=1.629.749,70 con rumbo 228° a 173,5 metros encontramos el punto 10 de coordenadas E=840.258,36 N=1.629.634,93 donde termina el lindero sur.

Lindero Este: Colinda con bienes de uso público de interés de la Sociedad Portuaria Mar Dique, desde el punto 13A de coordenadas E=840.683,95 N=1.629.951,88 con rumbo 174° y a 51,4 metros encontramos el punto 8A de coordenadas E=840.711,50 N=1.629.905,30 donde termina el lindero Este.

PARÁGRAFO PRIMERO.- La entrega de las zonas de uso público terrestre y marítima de que trata la presente cláusula, no confiere ni reconoce título alguno de dominio sobre la propiedad del suelo ni del subsuelo por parte de EL INCO al CONCESIONARIO.

PARÁGRAFO SEGUNDO.- La entrega de los bienes de uso público otorgados en concesión se considera perfeccionada con la suscripción del presente contrato, sin perjuicio del acta que deberán suscribir las partes para documentar la entrega, diligencia que se realizará dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a la firma del mismo, o antes si las condiciones así lo permiten.

PARÁGRAFO TERCERO.- Las áreas de fondeo son las definidas por la autoridad marítima, quien para tal fin, publica la carta de navegación del puerto con sus respectivas convenciones.

PARÁGRAFO CUARTO.- EL CONCESIONARIO entiende, acepta y se compromete a que sus operaciones no interferirán con ninguna de las operaciones portuarias desarrolladas por los demás concesionarios en el sector. En caso de requerirlo, EL CONCESIONARIO solicitará a EL INCO y/o a la Dirección General Marítima - DIMAR, o a quienes hagan sus veces, que en el marco de sus competencias, adelanten las acciones necesarias para amonizar las actividades de construcción y las operaciones de las sociedades portuarias; adicionalmente, se compromete a implementar los medios de comunicación y de coordinación adecuados con la Estación de Tráfico Marítimo de la Capitanía de Puerto de Cartagena, con el fin de garantizar la seguridad de las maniobras de aproximación, tránsito, atraque y zarpe de la instalación portuaria proyectada en el sector.

CLÁUSULA QUINTA. DESCRIPCIÓN DE LA UBICACIÓN LINDEROS Y EXTENSIÓN DE LOS TERRENOS ALEDAÑOS A LOS BIENES DE USO PÚBLICO ENTREGADOS EN CONCESIÓN. Los terrenos aledaños utilizados para la construcción, operación, administración y mantenimiento del proyecto están ubicados en jurisdicción de la

Obligación
de no hacer

nel.

120

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 002 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

ciudad de Cartagena, departamento de Bolívar. Los terrenos aledaños están conformados por tres (3) lotes de terrenos aledaños con un área total de 116 hectáreas + 6.054.80 metros cuadrados cuyos linderos y cabidas se describen a continuación:

763

LOTE No. 1: Identificado con la matrícula inmobiliaria No. 060-233091 de la Oficina de Instrumentos Públicos de Cartagena. Aunque jurídicamente es un solo predio de acuerdo al englobe realizado, tal como consta en la Escritura Pública No. 2465 de noviembre 30 de 2007 de la Notaría 5ª del Circulo Notarial de Cartagena, catastralmente siguen siendo dos predios. Referencia Catastral Puerto Barú 00-04-0001-0600-000. Matrícula Inmobiliaria Anterior: 060-134056. Área: 11-8983 Hectáreas. Referencia Catastral Santa Ana Puerto Barú 00-04-0001-0601-000. Matrícula Inmobiliaria anterior: 060-11503, que sumados tienen un área física total de 16 Hectáreas + 8.983 metros cuadrados, descritos sus linderos por las siguientes coordenadas planas Magna-Sirgas:

LOTE No. 1				
Pto No.	CORDENADAS PLANAS EN MAGNA SIRGAS		CORDENADAS GEOGRAFICAS (WGS 84)	
	NORTE	ESTE	LATITUD	LONGITUD
1	1629946.836	840686.925	10° 17' 20.31456" N	75° 31' 54.22328" W
2	1629801.132	840732.44	10° 17' 15.5806" N	75° 31' 52.70624" W
3	1629656.577	840781.709	10° 17' 10.88458" N	75° 31' 51.06606" W
4	1629593.416	840895.181	10° 17' 8.84627" N	75° 31' 47.32872" W
5	1629589.49	840905.517	10° 17' 8.72006" N	75° 31' 46.98856" W
14	1629460.693	840481.605	10° 17' 4.46696" N	75° 32' 0.89631" W
15	1629569.217	840333.828	10° 17' 7.9761" N	75° 32' 5.76745" W
16	1629610.711	840280.498	10° 17' 9.31827" N	75° 32' 7.52572" W
17	1629586.298	840197.677	10° 17' 8.51171" N	75° 32' 10.24302" W
18	1629641.453	840166.23	10° 17' 10.3016" N	75° 32' 11.28439" W
1	1629946.836	840686.925	10° 17' 20.31456" N	75° 31' 54.22328" W

14

LOTE No. 2: Identificado con matrícula inmobiliaria No. 060-112250 de la Oficina de Instrumentos Públicos de Cartagena. Referencia Catastral No. 00-04-0001-0592-000. Escritura No. 1.683 del 28 de junio de 2007 de la Notaría 1ª del Circulo Notarial de Cartagena, cuya cabida superficial tiene un área total de 95 Hectáreas + 7.743.80 metros cuadrados, descritos sus linderos por las siguientes coordenadas planas Magna-Sirgas:

LOTE No. 2				
Pto No.	CORDENADAS PLANAS EN MAGNA SIRGAS		CORDENADAS GEOGRAFICAS (WGS 84)	
	NORTE	ESTE	LATITUD	LONGITUD
5	1629589.49	840905.517	10° 17' 8.72006" N	75° 31' 46.98856" W
6	1629654.946	841383.16	10° 17' 10.92" N	75° 31' 31.30805" W
7	1629682.007	841595.952	10° 17' 11.8317" N	75° 31' 24.31908" W
9	1629420.953	841558.805	10° 17' 3.33263" N	75° 31' 25.46798" W
8	1629495.306	841660.461	10° 17' 5.76657" N	75° 31' 22.17209" W
10	1629222.536	841765.766	10° 16' 56.90702" N	75° 31' 18.67212" W
11	1628745.054	840902.738	10° 16' 41.24477" N	75° 31' 48.95433" W
12	1628335.621	839723.795	10° 16' 27.74921" N	75° 32' 25.62433" W
13	1628438.272	839785.878	10° 16' 31.09829" N	75° 32' 23.60013" W
14	1629460.693	840481.605	10° 17' 4.46696" N	75° 32' 0.89631" W
5	1629589.49	840905.517	10° 17' 8.72006" N	75° 31' 46.98856" W

PM

14

1629589.49
840905.517

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 002 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

LOTE No. 3: Identificado con la matrícula inmobiliaria No. 060-0069613 de la Oficina de Instrumentos Públicos de Cartagena. Referencia Catastral No. 00-04-001-0593-000. Escritura No. 1.682 del 28 de junio de 2007 de la Notaria 1° del Circulo Notarial de Cartagena, cuya cabida superficial tiene un área total de 3 Hectáreas + 9.328 metros cuadrados, descritos sus linderos por las siguientes coordenadas planas Magna-Sirgas:

LOTE - 3				
Pto No.	COORDENADAS PLANAS EN MAGNA SIRGAS		COORDENADAS GEOGRAFICAS (WGS 84)	
	NORTE	ESTE	LATITUD	LONGITUD
6	1629654.946	841383.16	10° 17' 10.92" N	75° 31' 31.30605" W
7	1629682.007	841595.952	10° 17' 11.8317" N	75° 31' 24.31908" W
8	1629495.306	841660.461	10° 17' 5.76857" N	75° 31' 22.17209" W
9	1629420.953	841559.805	10° 17' 3.33263" N	75° 31' 25.46798" W
6	1629654.946	841383.16	10° 17' 10.92" N	75° 31' 31.30605" W

PARÁGRAFO: En el evento en el que se llegare a comprobar que los bienes descritos en la presente cláusula, son bienes de uso público y por ende inembargables, inalienables, e imprescriptibles al tenor de lo dispuesto en el artículo 63 de la Constitución Política de Colombia y del artículo 166 del Decreto 2324 de 1984, y **EL CONCESIONARIO** perdiere la titularidad de los mismos como consecuencia de las acciones legales que realice la autoridad competente, **EL CONCESIONARIO** acepta que se revisen la totalidad de las condiciones financieras del presente contrato (incluyendo posteriores otrosí, si los hubiere) de conformidad con las normas vigentes en ese momento. Para los efectos, **EL CONCESIONARIO** deberá, dentro del mes siguiente a que quede en firme la decisión correspondiente, tramitar ante **EL INCO** la solicitud de modificación del presente contrato para que se integren las áreas declaradas como zonas de uso público a la concesión portuaria y se determinen las respectivas contraprestaciones. Estas áreas, la inicial concedida y todas las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en las zonas de uso público, serán cedidos gratuitamente a la Nación, en buen estado de operación al término de la concesión portuaria, siguiendo el procedimiento establecido en la ley para el efecto.

CLÁUSULA SEXTA. DESCRIPCIÓN DE LOS ACCESOS A LA ZONA DE USO PÚBLICO. Los accesos al puerto se llevarán a cabo de la siguiente manera:

6.1. Acceso marítimo. Se hará por el acceso público del Canal de Bocachica, luego se navegará por aguas interiores de la Bahía de Cartagena, hasta llegar a las áreas de maniobra y atraque de los muelles.

6.2. Se realizará a las instalaciones portuarias por la vía actual que conduce desde Pasacaballos hasta las poblaciones de Ararca, Santa Ana y Barú. De conformidad con el concepto del Distrito de Cartagena, **EL CONCESIONARIO** no podrá utilizar la vía principal de Barú, la cual se encuentra en su fase de construcción para el transporte de cargas diferentes a las que la vía por su caracterización permita; todo lo anterior sin perjuicio de lo que considere la autoridad ambiental.

CLÁUSULA SÉPTIMA. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO, ESPECIFICACIONES TÉCNICAS, MODALIDADES DE OPERACIÓN, VOLUMENES Y CLASE DE CARGA A LA QUE SE DESTINARÁ EL PUERTO.

7.1. Descripción. El proyecto se compone de un muelle de 520 metros de longitud con dos posiciones de atraque para el cargue y descargue de mercancías, dos viaductos, patios para almacenamiento e instalaciones complementarias que **EL CONCESIONARIO** ejecutará por etapas. Al muelle marítimo podrán llegar buques del tipo Post-Panamax para el manejo de contenedores, de carga general y de hidrocarburos, exceptuando el carbón. **EL CONCESIONARIO** construirá una posición de atraque en una longitud de 320 metros de muelle correspondiente al costado occidental de la plataforma portuaria. También construirá el viaducto occidental de los dos planeados. Por lo tanto, se conformará una solución en forma de L invertida. Además **EL CONCESIONARIO** habilitará en tierra, la zona aledaña al viaducto para el almacenamiento de contenedores. La zona costado oriente deberá quedar habilitada para el manejo de carga general

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 002 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

durante esta primera etapa. Adicionalmente, EL CONCESIONARIO construirá las zonas administrativas y las circulaciones necesarias en esta etapa.

7.2. Muelle – Características de diseño. Para el atraque de las embarcaciones, EL CONCESIONARIO construirá una plataforma de concreto de 320 metros de longitud por 54.92 metros de ancho en forma de L invertida, diseñada para recibir barcos tipo Post-Panamax, para soportar grúas pórtico y resistir grúas móviles de última generación. El nivel superior de la plataforma estará en la cota +2.5 metros sobre el nivel promedio de aguas mínimas. El ancho de la plataforma permitirá la circulación de 6 carriles al interior de los apoyos de las grúas pórtico y de 4 carriles en la parte exterior, uno por cada grúa pórtico esperada en un futuro. Se deberá permitir que los camiones circulen y realicen giros adecuados sobre el muelle. La estructura del muelle consistirá en una losa de concreto reforzado de 0,4 metros de ancho, apoyada sobre un retículo de vigas longitudinales de 1,0 metro de ancho por 1,2 m de alto y vigas transversales de 1,2 m de ancho por 1,2 metros de alto, que a su vez se apoyan sobre una cuadrícula de pilotes 0,8 x 0,8 metros. Sobre los muelles podrán operar grúas pórtico tipo Post-Panamax, apoyadas sobre rieles separados 30,48 metros (100 pies) entre sí. Los rieles se ubicarán sobre 2 vigas carrileras de 1,4 m de alto por 1,2 metros de ancho, una en el lado tierra y otra en el lado mar. Las vigas transversales son de 1,2 metros de alto por 1,2 metros de ancho. Las longitudinales son de 1,2 metros de alto por 1,0 m de ancho. EL CONCESIONARIO utilizará pilotes pretensados en concreto de 350 Kg/cm² de resistencia, reforzados longitudinalmente con acero de tensionamiento, de 0,8 metros x 0,8 metros, aligerados, y de una longitud de 35 metros. Los pilotes formarán una cuadrícula espaciada cada 6 metros en el sentido longitudinal del muelle y cada 5,08 metros en el sentido transversal del muelle. En las vigas carrilera los pilotes se encuentran separados 3,0 metros entre sí.

7.3. Viaducto. EL CONCESIONARIO construirá un viaducto de 197 metros de largo y 20 metros de ancho, con 4 carriles de circulación, adecuados para la entrada y la salida de vehículos de la plataforma de atraque. El viaducto contará con barandas metálicas, andén en concreto, tablero en concreto reforzado, vigas longitudinales, cabezales en concreto y pilotes de soporte. Sobre la plataforma EL CONCESIONARIO ubicará dos barandas metálicas laterales, dos andenes peatonales y dos carriles de circulación en cada sentido. El viaducto consistirá en una losa de concreto reforzado de 0,25 metros de altura y 20 metros de ancho, apoyada sobre 4 vigas longitudinales en concreto pre-esforzado. Las vigas longitudinales se apoyarán sobre cabezales en concreto, separados 20 metros entre sí. 4 pilotes en concreto de 0,8 metros x 0,8 metros sirven de apoyo a cada uno de los cabezales.

7.4. Patios de almacenamiento. Frente al sitio de embarque EL CONCESIONARIO acondicionará los patios de almacenamiento, circulaciones y edificaciones. El patio de contenedores contará con un área de 43,842 metros cuadrados. Estos patios se configurarán en módulos, con posiciones determinadas y señalizadas para el desplazamiento de las grúas de patios, para la ubicación de los contenedores y para las circulaciones de los vehículos. Cada módulo tendrá un número determinado de bahías que definen su longitud y cada bahía contará con 6 contenedores de ancho por 6 contenedores de altura. Consistirá de 8 módulos 4 de ellos con 24 bahías de longitud, 3 con 20 bahías de longitud y 1 módulo con 18 bahías de longitud, que corresponden a un total de 1.044 slots de piso. Los contenedores de cada módulo serán manejados por EL CONCESIONARIO a través de un RTG de 6+1 de ancho por 6+1 de altura. La capacidad estimada de almacenamiento para los ocho módulos es de 169.200 TEUs por año. Los patios generales, se construirán al costado oriental de los patios de contenedores, para lo cual EL CONCESIONARIO reservará un área de 35.827 metros cuadrados como patio para carga general. Adicionalmente, en el costado sur del terreno EL CONCESIONARIO deberá disponer de 19.027 m² para el manejo de carga general.

7.5. Otras edificaciones, adecuaciones. EL CONCESIONARIO llevará a cabo la construcción de edificaciones con un área de 5.000 metros cuadrados, los que incluyen el edificio administrativo, talleres de mantenimiento, almacén de repuestos, edificación para bomberos, enfermería y seguridad industrial, baños y vestíbulos, comedor de operarios, etc. En cuanto a las obras de urbanismo, instalaciones, cerramiento y demás, EL CONCESIONARIO asegurará que se cuente con vías de acceso y circulación interna de vehículos, zonas de inspecciones y zonas de parqueo debidamente definidas y demarcadas. EL CONCESIONARIO también asegura que el puerto contará con instalaciones sanitarias, hidráulicas y la red contra incendio; y que tendrá las acometidas de energía, subestaciones, redes internas de media y baja tensión, servicio de alumbrado general, sistema eléctrico para las edificaciones, energía para los contenedores refrigerados, y suministro de energía para los RTG y las grúas pórtico. EL CONCESIONARIO se compromete también

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 002 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

con la instalación y permanente disposición de las redes de fibra óptica para telecomunicaciones y seguridad, sistema de telefonía, sistema de monitoreo y de seguridad, y sistema de comunicaciones inalámbricas dentro del terminal y hacia el exterior. EL CONCESIONARIO también asegura el cerramiento en muro, malla estabonada, concertina y red energizada en todo el perímetro del terminal y que el puerto cuente con amplias zonas verdes con suficiente empedricación y arborización, en un entorno de trabajo ambientalmente amigable.

7.6. Buque de diseño. Se acuerda como buque de diseño el siguiente:

Tipo	Container Post - Panamax
Eslora (m)	300,00
Manga (m)	40,00
Calado máximo (m)	13,50
DWT (ton)	70.000
Capacidad total (TEUs)	5.000

7.7. Capacidad del Terminal. El terminal recibirá barcos portacontenedores principalmente y un barco para hidrocarburos (excepto carbón) cada 15 días. Para el cálculo de la capacidad máxima de carga que puede recibir el muelle se tiene en cuenta además de las características del buque de diseño, el número de grúas pórtico que atenderán al barco, la velocidad con la que operen, así como la composición estimada de contenedores de 20 y de 40 pies de longitud. Para el análisis se determina que cada barco será atendido por dos grúas pórtico con una capacidad para realizar 25 movimientos por hora. El barco de hidrocarburos será atendido con una rata de cargue/descargue de 2.800 ton/hora. De acuerdo con este análisis, EL CONCESIONARIO se compromete a que el muelle marítimo, en la Etapa 1, estará en capacidad de manejar un máximo de 2,68 millones de toneladas (unos 223.000 contenedores de 20 pies) en carga contenerizada y unas 940 mil toneladas en hidrocarburos (excluyendo carbón) al año.

7.8. Batimetría. Sobre el frente de la línea de playa se presenta una plataforma de unos 130 metros en promedio de ancho, conformada por acumulaciones de sedimentos finos que son transportados por las corrientes del canal del Dique, con una pendiente suave hacia el centro de la bahía hasta la profundidad promedio de 2,0 metros. Luego sigue un talud fuerte, de cerca de 20% de pendiente y ancho promedio de 70 metros, al final del cual las profundidades son del orden de los 15 metros. El fondo continúa con pendiente más suave, del orden del 6% en una franja de unos 90 metros de ancho en promedio hasta la zona de profundidades mayores de 20 metros.

7.9. Modalidades de operación. Las modalidades de operación para cargue y/o descargue, almacenamiento y manejo se hará con equipos especializados para cada tipo de carga, utilizando para ello equipos con tecnología amigable y sostenible con el medio ambiente, y en resumen serán las siguientes: para la carga de importación, los contenedores y la carga general suelta serán desembarcados en muelle con las grúas pórticos y móviles y llevados al patio de almacenamiento; la carga en tránsito será dispuesta en los patios correspondientes y el resto será transportado hasta los patios del terminal sobre el canal del Dique para su embarque en los convoyes del transporte fluvial. Los graneles líquidos serán bombeados directamente a los tanques de almacenamiento dispuestos en los patios del terminal fluvial; en los patios del terminal marítimo se construirán dos tanques que cumplirán la función de reserva y de compensación del bombeo. La carga de exportación de contenedores y carga general suelta cumplirá un ciclo inverso al de la carga de importación.

7.10. Volumen y clase de carga: EL CONCESIONARIO movilizará carga general suelta y en contenedores, así como graneles (excepto carbón) sólidos de origen vegetal y líquidos de origen mineral o vegetal (incluyendo hidrocarburos). Al finalizar las obras civiles y todas las facilidades del puerto, EL CONCESIONARIO se compromete a que el puerto esté en la capacidad de manejar 150.000 TEUS anuales, 300.000 toneladas año de carga general, 300.000 toneladas año de granel (excepto carbón) sólido de origen vegetal y 300.000 toneladas año de granel líquido de origen mineral o vegetal (incluyendo hidrocarburos) cumpliendo con las regulaciones nacionales e internacionales y manteniendo un compromiso permanente y sostenible con el medio ambiente. En la primera etapa las instalaciones portuarias estarán en capacidad de manejar un máximo de 2,68 millones de toneladas (unos 223.000 contenedores de 20 pies) en carga contenerizada y unas 940 mil toneladas en hidrocarburos al año.

med/df

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 802 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES – INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

PARÁGRAFO PRIMERO.- EL CONCESIONARIO se obliga a implementar un sistema de calidad integral en sus operaciones, para lo cual se compromete a promover, dentro de la comunidad portuaria la implementación de un sistema de calidad integral para la cadena logística que atiende el puerto y en especial liderar y garantizar una eficiente operación portuaria y el mejor servicio a sus usuarios.

PARÁGRAFO SEGUNDO.-Infraestructura física para el área de inspección.- EL CONCESIONARIO dispondrá como mínima infraestructura física para la realización de las inspecciones determinadas en los procesos de importación, exportación y tránsito aduanero, de un área específica, cubierta, restringida, con dispositivos y procedimientos de seguridad y operación, según los lineamientos que para tal efecto establezcan las autoridades y las normas que determinen estándares nacionales e internacionales sobre estos aspectos en cada lugar. En esta área EL CONCESIONARIO se obliga a acondicionar de manera contigua las oficinas de las diferentes autoridades, para garantizar el cumplimiento oportuno de sus funciones en óptimas condiciones de seguridad industrial. Dicha área deberá prever los espacios necesarios para los flujos de operación con equipos de inspección no intrusivos, así como las zonas de operación y de seguridad que correspondan. De igual forma, para la determinación de esta área EL CONCESIONARIO tendrá en cuenta, los volúmenes de carga objeto de comercio exterior, las proyecciones de crecimiento en cada puerto, así como las previsiones y requerimientos mínimos establecidos en los planes de expansión portuaria, planes maestro y los acuerdos adoptados entre autoridades de los países colindantes. Así mismo EL CONCESIONARIO garantizará la conexión a los servicios informáticos electrónicos y sistemas de comunicación por parte de las autoridades para el ejercicio de las facultades de control. Lo anterior, a fin de brindar las condiciones necesarias para que las autoridades cumplan con la obligación de la inspección única señalada en el artículo 1° del Decreto 1520 de 2008, según la cual "La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales –DIAN-, la Policía Nacional –Dirección Antinarcóticos, el Fondo Nacional de Estupefacientes, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos – INVIMA, las entidades territoriales de Salud y el Instituto Colombiano Agropecuario –ICA, como autoridades de Control que por mandato legal deben realizar labores de supervisión y control en las operaciones de comercio exterior a intervenir en la inspección física de la mercancía que ingrese o salga del territorio nacional (...)"

PARÁGRAFO TERCERO.- EL CONCESIONARIO se obliga a contribuir y facilitar el control de la mercancía y la seguridad del comercio exterior para lo cual debe tener sistemas de inspección no intrusiva, cuya tecnología especificaciones y alcances son definidas por **EL CONCESIONARIO** de conformidad con las condiciones específicas del puerto, los requerimientos de la carga y los niveles de eficiencia establecidos, en el marco de lo dispuesto en el CONPES 3528 de 2008. Podrá elegir cualquier tecnología a excepción de la de neutrones por sus efectos contaminantes.

CLÁUSULA OCTAVA. USUARIOS Y CLASE DE SERVICIO. El servicio será de carácter público.

CLÁUSULA NOVENA. PLAN DE INVERSIONES: El plan de inversiones que deberá ejecutar EL CONCESIONARIO, en la zona de uso público otorgada en concesión, será por la suma total de TREINTA MILLONES VEINTICINCO MIL TRESCIENTOS DIEZ DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (USD\$36'025.310), expresados en términos corrientes, y de acuerdo con el Cronograma y con el Plan de Inversiones aceptado por EL INCO. Dicho plan, que comprende tanto las obras civiles pactadas como la adquisición e instalación de equipos, es el siguiente:

Plan anual y presupuesto detallado de las inversiones pactadas en zonas de uso público

DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	VALOR UNITARIO USD	Año 1	Año 2	VALOR TOTAL USD
1. CANAL DE ACCESO/ZONA DE MANIOBRAS				71.400	12.600	84.000
Boyas en fibra de vidrio	un	6,00	14.000	71.400	12.600	84.000
2. MUELLE	m2	18.590,00		15.803.502	2.806.516	18.710.108
Suministro e instalación de Defensas	und	27,00	29.000	865.550	117.450	783.000
Suministro e instalación de Bitas	und	27,00	4.250	97.536	17.212	114.750

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 002 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

Rieles para grúa pórtico	ml	600,00	1.125	573.750	101.250	675.000
Fabricación pilotes en concreto	ml	24.534,00	280	5.421.926	956.810	6.378.736
Hinca pilotes en concreto	ml	24.534,00	130	2.710.963	478.405	3.189.368
Losa en concreto h=0.40 m	m3	6.600,00	340	1.907.400	336.800	2.244.000
Vigas en concreto	m3	5.056,50	410	1.762.194	310.975	2.073.170
Voladizo en concreto	m3	300,00	320	81.600	14.400	96.000
Canales inferiores en concreto para ductos eléctricos e hidráulicos	m3	465,00	390	154.148	27.202	181.350
Hierro de refuerzo	ton	2.235,90	1.300	2.470.639	435.985	2.906.634
Tapas metálicas de cajas eléctricas e hidráulicas	und	19,00	300	4.845	855	5.700
Juntas de dilatación	ml	320,00	195	53.040	9.360	62.400
3. VIADUCTOS DE ACCESO A LA PLATAFORMA	m2	4.170,00		2.099.834	363.500	2.423.334
Barandas metálicas	ml	417,00	75	26.584	4.691	31.275
Fabricación de pilotes en concreto	ml	1.980,00	280	437.580	77.220	514.800
Hinca pilotes en concreto	ml	1.980,00	130	218.790	38.610	257.400
Losa en concreto h=0.30 m	m3	1.251,00	340	361.539	63.801	425.340
Vigas long prefabricadas en concreto	m3	751,00	375	239.254	42.221	281.475
Vigas cabezales transv en concreto, otros	m3	571,00	340	165.129	29.140	194.269
Hierro de refuerzo	ton	514,60	1.300	568.629	100.364	668.975
Juntas de dilatación	ml	240,00	195	39.780	7.020	46.800
Neoprenos	un	60,00	50	2.550	450	3.000
4. OBRAS DE ADECUACIÓN DE TERRENOS Y PATIOS				2.818.600	497.400	3.316.000
Talud revestido con enrocado/cochachaconcretos	m2	700,00	30	17.850	3.150	21.000
Explanación y relleno de los patios	m3	110.000,00	3	303.875	53.625	357.500
Pavimento adoquines	m2	25.000,00	43	903.125	159.375	1.062.500
Base cemento CCP	m2	25.000,00	50	1.062.500	187.500	1.250.000
Sub-base para pavimento	m2	25.000,00	25	531.250	93.750	625.000
5. VIA VEHICULAR DE INTERCONEXIÓN				414.503	73.147	487.650
Explanación	gl	1,00	80.000	68.000	12.000	80.000
Rellenos	gl	1,00	40.000	34.000	6.000	40.000
Urbanismo	gl	1,00	125.000	106.250	18.750	125.000
Pavimento en concreto asfáltico	gl	1,00	57.000	48.450	8.550	57.000
Estructuras de concreto	gl	1,00	60.000	51.000	9.000	60.000
Drenajes y filtros	gl	1,00	7.150	6.078	1.072	7.150
Señalización y demarcación vial	gl	1,00	33.500	28.475	5.025	33.500
Obra civil Sistema de Pesaje Dinámico	un	2,00	42.500	72.550	12.750	85.000
SUBTOTAL COSTOS DIRECTOS				21.267.928	3.753.183	25.021.092
COSTOS INDIRECTOS				4.253.586	750.633	5.004.218
TOTAL COSTOS DE INVERSIÓN OBRAS PORTUARIAS				25.521.514	4.503.797	30.025.310

PARÁGRAFO PRIMERO.- Las inversiones a realizar por parte de EL CONCESIONARIO estarán sujetas a las siguientes reglas: 1) Prioridad de Inversiones: Las inversiones se encuentran priorizadas de acuerdo con el Plan de Inversiones. 2) Reversión: La totalidad de las obras y equipos contenidos en el Plan de Inversiones ubicadas en zonas de uso público (salvo en el caso de que se trate de derechos de propiedad intelectual que por su naturaleza no puedan

132

766

25

11

jueves

11

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 092 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

ser objeto de transferencia), revertirán a la Nación al finalizar la concesión, con independencia de que se hayan ejecutado directamente por EL CONCESIONARIO o por éste a través de terceros y de la forma de adquisición o financiación de las mismas. La reversión de que trata el presente artículo, en todo caso, se realizará dando estricto cumplimiento a la normatividad que para tal efecto se encuentre vigente.

PARÁGRAFO SEGUNDO.- En el evento en que EL CONCESIONARIO solicite modificar el PLAN DE INVERSIONES pactado en el presente contrato, EL CONCESIONARIO deberá garantizar que el Valor Presente Neto (VPN) de las inversiones siempre sea igual al registrado en el modelo financiero con fundamento en el cual se calculó (aron) la (s) contraprestación (es), descontado al promedio ponderado del costo de capital (WACC) en corrientes del 12% efectivo anual. Para este efecto el VPN de las inversiones es de VEINTISEIS MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y SIETE MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y CINCO DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (USD\$26.377.465).

CLAÚSULA DÉCIMA.- Interventoría Externa y Control del Plan de Inversiones. El Plan de Inversión estará sujeto al control de una interventoría externa, la cual será contratada por el INCO mediante los procedimientos aplicables que garanticen transparencia en su selección, de conformidad con los precios de mercado. El costo de dicha interventoría será asumido en su totalidad por EL CONCESIONARIO. La interventoría externa deberá adelantar las labores de verificación y seguimiento administrativo, jurídico, técnico y financiero que incluyan – sin limitarse a la interventoría de obras e inversiones, que comprende el seguimiento de la ejecución de las obras e inversiones por parte de EL CONCESIONARIO, según el cronograma y/o el plan de inversiones aprobados por el INCO y en cumplimiento de la normatividad vigente.

PARÁGRAFO PRIMERO: En caso de divergencia entre la INTERVENTORÍA y EL CONCESIONARIO, esta será sometida a EL INCO para que la dirima.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Sin perjuicio de las facultades de la INTERVENTORÍA, EL CONCESIONARIO será autónomo en el manejo financiero, administrativo, técnico y operativo del proyecto portuario y deberá sujetarse al cumplimiento de las obligaciones previstas en el presente contrato de concesión.

PARÁGRAFO TERCERO: EL CONCESIONARIO deberá expedir, con destino a EL INCO (y radicar ante EL INCO), una certificación a través de la cual garantice que cuenta con los recursos suficientes para respaldar el pago de la interventoría externa en las condiciones pactadas en la presente cláusula, que se generen con ocasión del proceso de selección de dicha interventoría. EL CONCESIONARIO deberá pagar el valor de la interventoría externa en los términos y condiciones del contrato que para el efecto suscribe EL INCO.

PARÁGRAFO CUARTO: En el evento en que el pago de la interventoría externa que trata la presente cláusula se realice de forma extemporáneo, EL CONCESIONARIO se hará responsable del pago de los correspondientes intereses de mora.

CLAÚSULA DÉCIMA PRIMERA. VALOR DEL CONTRATO Y DE LA CONTRAPRESTACIÓN: VALOR DEL CONTRATO. El valor del contrato de concesión portuaria será el valor presente de las contraprestaciones por concepto de la zona de uso público e infraestructura. Para todos los efectos, el valor del contrato de concesión será la suma de UN MILLÓN CINCUENTA Y UN MIL SETECIENTOS SETENTA Y SEIS DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (USD\$1.951.776) a valor presente.

11.1. CONTRAPRESTACIÓN POR EL USO Y GOCE TEMPORAL Y EXCLUSIVO DE LAS PLAYAS, TERRENOS DE BAJAMAR Y ZONAS ACCESORIAS DE USO PÚBLICO. EL CONCESIONARIO, pagará por el uso temporal y exclusivo de la zona de uso público, la suma de UN MILLÓN DIEZ Y OCHO MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (USD\$1.018.859), a valor presente, liquidados a la Tasa Representativa del Mercado – TRM – de la fecha de causación de la obligación, pagaderos dentro de los cinco (5) días siguientes a la suscripción del presente contrato, o en su defecto pagará, veinte (20) anualidades anticipadas de CIENTO VEINTIÚN MIL SETECIENTOS OCHENTA Y NUEVE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 002 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES – INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

(USD\$121.789), liquidadas a la Tasa Representativa del Mercado – TRM – vigente y reconocida por la autoridad económica competente, pagadera la primera dentro de los cinco (5) días siguientes a la suscripción del presente contrato de concesión y las subsiguientes, dentro de los cinco (5) primeros días siguientes a la fecha de inicio de la anualidad.

PARÁGRAFO PRIMERO: El ochenta por ciento (80%) de la contraprestación le corresponde a la NACIÓN – Instituto Nacional de Vías y el veinte por ciento (20%) restante al Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Cartagena, de acuerdo con lo establecido en el parágrafo 1 del artículo 1° de la Ley 856 del 21 de diciembre de 2003, que modifica el artículo 7° de la Ley 1° de 1991.

PARÁGRAFO SEGUNDO: INTERÉS DE MORA. De causarse intereses de mora a favor del Estado Colombiano, estos se liquidarán a la tasa máxima permitida por la ley sobre el valor en pesos de la obligación en mora liquidado a la TRM de la fecha de causación de la obligación de pago.

PARÁGRAFO TERCERO: En el evento que el Gobierno Nacional llegare a aprobar una zona franca para este puerto, EL CONCESIONARIO se obliga a informar de esta situación dentro de los quince (15) días siguientes a la firmeza del acto administrativo que así lo autoriza, a la Entidad Administradora del Contrato para que ella proceda a recalcular el valor de la contraprestación portuaria teniendo en cuenta los beneficios tributarios de la misma y de acuerdo con el procedimiento legal aplicable.

PARÁGRAFO CUARTO: EL CONCESIONARIO manifiesta que conoce de antemano que en la actualidad el Ministerio de Transporte se encuentra adelantando un estudio para la modificación de la fórmula de cálculo de la contraprestación portuaria, razón por la cual, desde el momento de la suscripción del presente contrato acepta que una vez expedida la reglamentación correspondiente, esta le será aplicada de manera inmediata.

11.2. CONTRAPRESTACIÓN POR INFRAESTRUCTURA. EL CONCESIONARIO, pagará por concepto de contraprestación por infraestructura, la suma de **TRENTA Y DOS MIL NOVECIENTOS DIECISIETE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (USD\$32.917)** a valor presente, liquidados a la tasa representativa del mercado – TRM – de la fecha de causación de la obligación de pago, pagaderos dentro de los cinco (5) días siguientes a la suscripción del presente contrato de concesión, o en su defecto pagará veinte (20) anualidades anticipadas de **TRES MIL NOVECIENTOS TREINTA Y CINCO DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (USD\$3.935)**, liquidadas a la tasa representativa del mercado – TRM – de la fecha de causación de la obligación de pago, pagadera la primera dentro de los cinco (5) días siguientes a la suscripción del presente contrato, y las subsiguientes, dentro de los cinco (5) primeros días siguientes a la fecha de inicio de la anualidad.

PARÁGRAFO PRIMERO: De dicho pago, el cien por ciento (100%) del valor de la contraprestación por infraestructura le corresponde a la Nación – Instituto Nacional de Vías INVÍAS, de acuerdo con lo establecido en el artículo 1° de la Ley 856 del 21 de diciembre de 2003.

PARÁGRAFO SEGUNDO: INTERÉS DE MORA. De causarse intereses de mora a favor del Estado Colombiano, estos se liquidarán a la tasa máxima permitida por la ley sobre el valor en pesos de la obligación en mora liquidado a la TRM de la fecha de causación de la obligación de pago.

PARÁGRAFO TERCERO: En el evento que el Gobierno Nacional llegare a aprobar una zona franca para este puerto, EL CONCESIONARIO se obliga a informar de esta situación dentro de los quince (15) días siguientes a la firmeza del acto administrativo que así lo autoriza, a la Entidad Administradora del Contrato para que ella proceda a recalcular el valor de la contraprestación portuaria teniendo en cuenta los beneficios tributarios de la misma y de acuerdo con el procedimiento legal aplicable.

PARÁGRAFO CUARTO: EL CONCESIONARIO manifiesta que conoce de antemano que en la actualidad el Ministerio de Transporte se encuentra adelantando un estudio para la modificación de la fórmula de cálculo de la contraprestación

MD

obligación de infraestructura
meo
11

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 002 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

portuaria, razón por la cual, desde el momento de la suscripción del presente contrato acepta que una vez expedida la reglamentación correspondiente, esta le será aplicada de manera inmediata.

967

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA. GARANTÍAS. Para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que se derivan del presente contrato de concesión y todos los documentos contractuales:

12.1. [REDACTED]

Póliza
vence
30/16

12.2. [REDACTED]

12.3. [REDACTED]

12.4. EL CONCESIONARIO [REDACTED]

C? Cumplido

12.5. EL CONCESIONARIO se obliga a mantener vigente durante el término del presente contrato las garantías a las que se refieren los numerales 10.1, 10.2 y 10.3 y a reajustar su valor en el evento en que Plan de Inversiones sea incrementado.

12.6. EL CONCESIONARIO amparó a través de las pólizas que se indican a continuación los siguientes riesgos:

Beneficiario	Riesgo Amparo	y/o	Fecha expedición (dd-mm-aa)	de	Número póliza renovación	de y/o	Valor asegurado	Compañía	Vigencia (dd-mm-aa)	
									Desde	Hasta
INCO	Cumplimiento		30/12/2010		No. 8001039733		USD\$ 900.759	Colpatria S.A.	11/11/2010	11/11/2012
INCO	Pago de salarios		30/12/2010		No. 8001039733		USD\$ 52.589	Colpatria S.A.	11/11/2010	11/11/2015

Beneficiario	Riesgo Amparo	y/o	Fecha expedición (dd-mm-aa)	de	Número póliza renovación	de y/o	Valor asegurado	Compañía	Vigencia (dd-mm-aa)	
									Desde	Hasta
Terceros afectados	Predios, labores y operaciones		03/12/2010		No. 8001311887		USD\$ 3.002.531	Colpatria S.A.	11/11/2010	11/11/2012

CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA: REVERSIÓN. La zona de uso público y toda la infraestructura que se encuentre habitualmente instalada en zonas de uso público, entregadas en concesión en virtud del presente contrato, o que sean ejecutadas dentro del plazo del mismo y los inmuebles por destinación (equipos e inversiones) afectos a la operación del muelle revertirán sin costo alguno para la Nación, en buenas condiciones de operación tecnológica, mantenimiento

13

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 002 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

y de adecuada eficiencia al término de este contrato, y/o de la prórroga si la hubiera. Igualmente, procederá la reversión al ser declarada la caducidad o la terminación unilateral del presente contrato de concesión. Al efecto EL CONCESIONARIO deberá:

13.1. Al revertir todo lo anteriormente descrito, hacer entrega de un avalúo comercial actualizado y de una valoración técnica de las condiciones de operación de la infraestructura portuaria, equipos e inmuebles por destinación que habitualmente se encuentren instalados en las zonas de uso público que se reversionen y que son propiedad de la Nación. Dicho avalúo debe realizarlo una firma debidamente registrada ante la Lonja de Propiedad Ralz o el Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC. En el evento que dentro de los bienes exista una nave, artefacto naval o plataforma flotante, el avalúo de éstos lo hará la DIMAR o una sociedad clasificadora reconocida por ésta.

13.2. Elaborar y entregar al INCO el inventario y avalúo de los bienes objeto de la reversión e informará el estado físico y la situación jurídica de los mismos con respecto a gravámenes, impuestos, servicios públicos, así como también cualquier tipo de procesos judiciales o extrajudiciales pendientes sobre ellos. La entrega al INCO, o a quien haga sus veces, la debe hacer EL CONCESIONARIO antes de comenzar el último semestre de la concesión para su revisión y aprobación.

PARÁGRAFO: La reversión de que trata la presente cláusula, en todo caso, se realizará dando estricto cumplimiento a la normatividad que para el efecto se encuentre vigente.

CLÁUSULA DÉCIMA CUARTA. OBRAS ADICIONALES. En el evento que EL CONCESIONARIO requiera efectuar obras e inversiones en la zona de uso público no previstas en el contrato y su respectivo plan de inversiones, y/o adquirir, arrendar o instalar equipos destinados a la operación del muelle, deberá contar con autorización y escrita por parte del INCO.

PARÁGRAFO PRIMERO: Las obras e inversiones adicionales que se autoricen y ejecuten dentro de las zonas entregadas en concesión, deberán revertir gratuitamente a la Nación, en los términos descritos en la presente cláusula y en todo caso dando estricto cumplimiento a la normatividad que para el efecto se encuentre vigente.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Las obras e inversiones adicionales serán asumidas por EL CONCESIONARIO por su cuenta y riesgo, partiendo del entendido de que la inversión realizada será recuperada durante el término de la concesión, por tal motivo no dará derecho a prórroga, modificación, indemnización o reconocimiento alguno a favor del CONCESIONARIO. En todo caso EL CONCESIONARIO se obliga a ajustar oportunamente las garantías de que trata la CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA del presente contrato.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA. PERMISOS AMBIENTALES.- EL CONCESIONARIO operará el puerto acatando los requerimientos y obligaciones que surjan del seguimiento y control efectuado por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y dará estricto cumplimiento a la Resolución No. 1635 del 19 de agosto de 2010, a través de la cual el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial otorgó a la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. Licencia Ambiental para el proyecto "Construcción y Operación del Terminal de Servicio Público Multipropósito", ubicado en la Bahía interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, en el sitio denominado "La Pulga", entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, Corregimiento de Santa Ana, del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de la ciudad de Cartagena de Indias en el Departamento de Bolívar.

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO. EL CONCESIONARIO se obliga para con el INCO o quien haga sus veces, a cumplir con todas las obligaciones legales y contractuales necesarias para el desarrollo de este contrato, en especial, con las siguientes:

16.1. Pagar la (s) contraprestación (es) pactadas en el presente contrato, y la tasa de vigilancia que para el efecto se establezca, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y dentro de los plazos correspondientes.

16.2. Desarrollar las actividades portuarias de conformidad con las disposiciones legales vigentes.

[Handwritten signature]
INCO

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 002 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

16.3. Abstenerse de toda práctica que tenga la capacidad, el propósito o el efecto de generar competencia desleal o que cree prácticas restrictivas de la competencia, de conformidad con el artículo 22 de la Ley 01 de 1991, la Ley 256 de 1996, y todas aquellas normas que la modifiquen, sustituyan, reglamenten y/o adicionen; así como, el cobro de las tarifas especulativas o que resulten ostensiblemente más altas o más bajas que las usuales en el mercado.

16.4. No ceder total o parcialmente este contrato de concesión portuaria, sin el cumplimiento de los requisitos exigidos en el presente contrato.

16.5. Cumplir con todas las normas y disposiciones para el control y vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte o de quien haga sus veces, de conformidad con los términos legales.

16.6. Cumplir con los demás requerimientos que las leyes prevean, respecto de otras autoridades de cualquier orden, entre otras, la obtención de licencias y permisos de autoridades locales, y en forma especial, las exigencias que formule cualquiera de las autoridades competentes.

16.7. Procurar la conservación y protección del medio ambiente y, llegado el caso, recuperarlo según las instrucciones de las autoridades competentes y adoptar las medidas de preservación sanitaria y ambiental que le sean requeridos por la autoridad ambiental.

16.8. Prestar la colaboración que las autoridades demandan, en casos de tragedia o calamidad pública, en las zonas objeto de la concesión.

16.9. Denunciar ante las autoridades competentes, cualquier irregularidad que pueda constituir delito o que atente contra la ecología, el medio ambiente o la salud de las personas o los animales.

16.10. Mantener en buen estado de operación y mantenimiento las zonas de uso público e infraestructura portuaria, y comprometerse a revertirlas a la Nación de conformidad con los términos establecidos en este contrato y en las disposiciones legales vigentes.

16.11. Observar y cumplir las disposiciones sobre higiene y seguridad portuaria, seguridad y protección a las instalaciones portuarias y seguridad industrial.

16.12. Dar cumplimiento a los convenios internacionales ratificados por Colombia en relación con la protección del medio marino, seguridad y prevención de la contaminación por buques, de conformidad con la normatividad vigente aplicable.

16.13. Mantener vigentes las garantías y/o pólizas que se constituyan en desarrollo de este contrato y reponer su monto cada vez que se disminuya o agote, de conformidad con lo establecido en la cláusula novena de ésta.

16.14. Suministrar a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a EL INCO, o a quienes hagan sus veces, los informes o documentos que se requieran para ejercer sus funciones de control y vigilancia y de supervisión y administración.

16.15. Seleccionar y pagar los salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones que legalmente correspondan a los trabajadores vinculados por cuenta suya. En ningún caso, tales obligaciones corresponderán a EL INCO o a quien haga sus veces, por lo que EL CONCESIONARIO ejecutará el presente contrato de concesión sin relación de subordinación o dependencia con EL INCO. En consecuencia, EL CONCESIONARIO mantendrá indemne al INCO y responderá por toda acción, demanda, reclamo o gastos que se originen en las relaciones laborales. La reversión de que trata el presente contrato, al terminar el mismo, no conlleva el traspaso a la Nación - Instituto Nacional de Concesiones - INCO, o quien haga sus veces, de carga laboral o sustitución patronal o continuidad de las relaciones laborales establecidas entre EL CONCESIONARIO y terceros.

760

me

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 002 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

16.16. Adelantar las obras necesarias para el adecuado mantenimiento de las instalaciones portuarias, de los accesos y de las zonas de maniobra, de conformidad con las disposiciones vigentes.

16.17. La Tasa de Vigilancia y/o Servicio de Vigilancia portuaria correrá por cuenta de **EL CONCESIONARIO**. El ente encargado determinará el porcentaje proporcional que deberá pagar **EL CONCESIONARIO**, según las necesidades del mismo.

16.18. Pagar oportunamente los servicios públicos, los impuestos, tasas, contribuciones y demás gravámenes que le correspondan y que recaigan sobre la actividad ejercida y sobre los predios y bienes objeto de la presente concesión.

16.19. Pagar las sanciones, costos y multas que las empresas de servicios públicos o cualquier autoridad distrital o municipal imponga durante la vigencia del presente contrato, por las infracciones de los respectivos reglamentos o por no haber efectuado dichos pagos oportunamente, e indemnizar a **EL INCO** por los perjuicios que pudiere tener por tales infracciones u omisiones, involucrando en tales perjuicios, entre otros, los que puedan provenir de la pérdida de los mencionados servicios, la suspensión de ellos, su reconexión o nueva instalación dentro de la zona de uso público dada en concesión.

16.20. Será responsabilidad de **EL CONCESIONARIO**, manejar y administrar el puerto en una forma ordenada y responsable, para garantizar su eficiencia y máxima utilización, manteniendo condiciones de vigilancia y de seguridad del personal, de la carga, de las instalaciones e infraestructura portuaria.

16.21. Será responsabilidad de **EL CONCESIONARIO**, llevar a cabo la promoción y mercadeo del puerto y asumir todos sus costos.

16.22. Será responsabilidad de **EL CONCESIONARIO**, invertir en su propio nombre y a su cargo en infraestructura portuaria y equipo que aumenten las operaciones y la eficiencia del puerto.

16.23. Presentar todos los documentos en desarrollo del presente contrato, en idioma castellano.

16.24. Acreditar el pago de los aportes de que trata el artículo 50 de la Ley 789 de 2002 modificada por la Ley 828 de 2003 y demás normas vigentes en materia laboral.

16.25. Presentar oportunamente a **EL INCO**, todos los documentos e información que se le requieran con ocasión del desarrollo y ejecución de este contrato.

16.26. Presentar el inventario y avalúo de los bienes objeto de la reversión dentro de los términos establecidos en la ley y en este contrato.

16.27. Mantener vigentes los permisos y autorizaciones requeridas para el desarrollo del proyecto; al igual que tramitar y obtener a su cuenta y riesgo todas las licencias y permisos necesarios que se requieran como consecuencia de cualquier modificación a las condiciones pactadas en el presente contrato.

16.28. **EL CONCESIONARIO** deberá dar cumplimiento al Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias y enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS- PBIP, adoptado por Colombia mediante Ley 8 de 1980, so pena de no poder atender buques con carga de tráfico internacional, con registro de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas.

16.29. Efectuar las obras de mantenimiento necesarias, tales como dragados o relimpies en las zonas de aguas accesorias y de maniobra comprendida dentro de la zona de uso público entregada en concesión durante toda la vigencia del contrato.

Handwritten signature and initials:
M
INCO
D/

135

769

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 002 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

16.30. Presentar ante EL INCO para su aprobación y/o actualización, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria y dar cumplimiento al mismo.

16.31. EL CONCESIONARIO deberá informar mensualmente a EL INCO, a la Superintendencia de Puertos y Transporte, y a la Interventoría Externa el volumen de carga movilizada, para ello debe presentar un informe que contenga mes a mes las toneladas movilizadas por tipo de carga y el consolidado de toneladas por producto y la demás información que se requiera para llevar una estadística de movimientos y toneladas confiable.

16.32. Cumplir las prescripciones que en materia de gestión social adopte el Gobierno Nacional como normatividad vigente en relación con la administración de infraestructura portuaria concesionada.

16.33. Mantener el puerto en condiciones óptimas para la prestación de servicios al público en general.

16.34. Reemplazar las construcciones existentes descritas en la CLÁUSULA CUARTA por la nueva infraestructura de acuerdo con lo establecido en el plan de inversiones.

16.35. Las demás que se deriven de la ley y demás disposiciones vigentes, sobre aspectos técnicos de operación y las normas que la modifiquen o adicionen.

CLÁUSULA DÉCIMA SÉPTIMA.- CONDICIONES TÉCNICAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN.

17.1. Construcción. EL CONCESIONARIO, no podrá interferir en las operaciones portuarias desarrolladas por los demás concesionarios en el sector, y deberá presentar al Instituto Nacional de Concesiones - INCO, un (1) mes antes de empezar obra, el cronograma de actividades que incluya las medidas necesarias para garantizar la obligación de no interferencia señalada.

17.2. Operación. EL CONCESIONARIO, deberá presentar ante EL INCO para su aprobación, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria con una antelación no inferior a tres (3) meses a la fecha de inicio de operaciones, el cual deberá cumplir con la normatividad vigente, y garantizar que las operaciones se realicen de manera segura y eficiente.

CLÁUSULA DÉCIMA OCTAVA. SUPERVISIÓN Y CONTROL. Sin perjuicio de lo dispuesto en la CLÁUSULA DÉCIMA del presente contrato, la ejecución del contrato estará sujeta al control que realizará EL INCO a través de la Subgerencia de Gestión Contractual, o quien haga sus veces, para lo cual se designará un responsable.

CLÁUSULA DÉCIMA NOVENA.- CADUCIDAD. EL INCO o quien haga sus veces, podrá declarar la caducidad administrativa por medio de resolución motivada, a través de la cual dará por terminado el presente contrato de concesión y ordenará su liquidación, cuando:

19.1. EL CONCESIONARIO incumpla en forma reiterada las condiciones bajo las cuales se otorgó la concesión, o desconozca las obligaciones y prohibiciones a las cuales está sujeto, en tal forma que se perjudique gravemente el interés público.

19.2. EL CONCESIONARIO incurra con ocasión del contrato en cualquiera de las causales de caducidad de que trata el artículo 90 de la Ley 418 del 26 de diciembre de 1997, modificado por el artículo 31 la Ley 762 de 2002 o las normas que las modifiquen.

19.3. Un directivo o delegado de EL CONCESIONARIO oculte o colabore en el pago de la liberación de un funcionario o empleado secuestrado.

19.4. EL CONCESIONARIO pague sumas de dinero a extorsionistas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley 40 de 1993 así como sus normas modificatorias.

JMEC
HJ

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 002 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

19.5. EL CONCESIONARIO acceda a peticiones o amenazas de quienes actúen por fuera de la ley con el fin de obligarlo a hacer u omitir algún acto o hecho.

19.6. No informe inmediatamente a las autoridades competentes sobre estas amenazas o peticiones.

19.7. El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones a cargo de **EL CONCESIONARIO** que afecte de manera grave y directa la ejecución del contrato, de tal forma que sea evidente su paralización de conformidad con lo previsto en la Ley 80 de 1993 y sus normas modificatorias.

PARÁGRAFO: En firme la resolución que declare la caducidad, las partes procederán a liquidar el presente contrato. Dicha resolución presta mérito ejecutivo de conformidad con lo determinado en la Ley.

CLÁUSULA VIGÉSIMA. APORTES PARAFISCALES Y CONTRIBUCIONES. **EL CONCESIONARIO** está obligado a: i) realizar las contribuciones y pago de aportes parafiscales contemplados en la ley (Cajas de Compensación Familiar, SENA e ICBF); ii) Pagar la contribución de los contratos de concesión de que trata el artículo 6° de la Ley 1106 del 22 de diciembre de 2006 por la cual se modifica el artículo 37 de la Ley 782 de 2002 y las normas que las modifiquen. En todo caso, el revisor fiscal de **EL CONCESIONARIO**, expedirá la certificación correspondiente para el trámite de cada pago, durante todo el plazo del contrato sobre el cumplimiento de estas obligaciones.

PARÁGRAFO: En caso de incumplimiento de las obligaciones que se estipulan y se citan en esta cláusula, el **INCO** impondrá multas al **CONCESIONARIO** por concepto de incumplimiento de las obligaciones contractuales. Del mismo modo en los casos previstos en la ley podrá declararse la caducidad del contrato por el incumplimiento de las obligaciones estipuladas y citadas en esta cláusula.

CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMERA: MULTAS Y SANCIONES. El **INCO**, podrá imponer multas al **CONCESIONARIO**, por el incumplimiento al presente contrato y a la normatividad portuaria vigente, en los términos establecidos en la Ley 1ª de 1991 y el Decreto 1002 de 1993, o las normas que lo modifiquen, deroguen y/o complementen, una vez surtido el procedimiento de la cláusula anterior, de conformidad con las siguientes disposiciones:

21.1. El **INCO** podrá imponer multas a **EL CONCESIONARIO** por el incumplimiento de las obligaciones consagradas en el artículo 50 de la Ley 789 de 2002, modificada por la Ley 828 de 2003, a razón de 0.01% diario del valor total de la contraprestación por cada día de mora en el pago de aportes de que tratan las normas antes mencionadas.

21.2. Por no cumplir con el pago de la(s) contraprestación(es) pactadas en el presente contrato, en la cuantía y fecha indicada en el mismo, se causará una multa por incumplimiento, equivalente al 1% del valor de la contraprestación anual, sin perjuicio de los intereses de mora pactados en el presente contrato.

21.3. Por ejercer la actividad portuaria sin contar con los respectivos permisos, licencias o autorizaciones que se requieran de las autoridades competentes se causará una multa por incumplimiento, equivalente al 1% de los ingresos brutos percibidos por la actividad portuaria durante el tiempo en que ejerció la mencionada actividad sin la debida autorización.

21.4. Por no mantener en buen estado de operación y mantenimiento, las construcciones y demás inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en la zona otorgada en concesión, se causará una multa por incumplimiento, equivalente al 5% del avalúo de las construcciones, inmuebles y equipos dejados de mantener.

21.5. Por incumplimiento de las obligaciones de constitución y/o prórroga de las garantías exigidas en el presente contrato, el 0.5% del valor anual del contrato.

Man

INCO
21/11
21

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 002 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

21.6. Por no presentar cuando se requiera el inventario y avalúo, de los bienes señalados en la cláusula quinta y en la cláusula décima segunda del presente contrato, se causará una multa por incumplimiento equivalente al 3% del avalúo comercial de la infraestructura portuaria ubicada en la zona de uso público. *Multas*

21.7 Por no ejecutar el plan de inversión propuesto por EL CONCESIONARIO dentro del cronograma y presupuesto aprobados, se podrán causar multas hasta por el 5% del valor de las inversiones que deje de ejecutar en el periodo pactado contractualmente. El incumplimiento reiterado podrá dar origen a la declaratoria de caducidad del contrato.

21.8. Por negarse a prestar servicios a terceros injustificadamente, a razón de 0.01% diario del valor total de la contraprestación.

PARÁGRAFO PRIMERO: EL CONCESIONARIO acepta que una vez en firme el acto administrativo a través del cual EL INCO impone cualquiera de las sanciones pactadas en el presente contrato o de las permitidas por las normas aplicables, dicho acto prestará mérito ejecutivo, sin perjuicio de la facultad de EL INCO para declarar siniestros y hacer efectiva la garantía única de cumplimiento.

PARÁGRAFO SEGUNDO: El monto total de las multas no podrá exceder del 20% del valor del contrato durante la vigencia del mismo.

PARÁGRAFO TERCERO: EL CONCESIONARIO autoriza a EL INCO para que una vez en firme el acto administrativo que sanciona, preste mérito ejecutivo. No obstante lo anterior EL INCO podrá optar por hacer efectiva la garantía única de cumplimiento.

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA: PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO. De incumplirse las obligaciones que se estipulan en el presente contrato, EL INCO podrá imponer multas conminatorias a EL CONCESIONARIO. La imposición de sanciones y consecuente afectación de las garantías que respaldan el cumplimiento del presente contrato, se llevará a cabo respetando el debido proceso de EL CONCESIONARIO y de la entidad garante, según lo dispuesto en las normas aplicables, y en particular en el artículo 18 de la Ley 80 de 1993 y en el artículo 17 de la Ley 1150 de 2008 - o las normas posteriores que les aclaren, adicionen, modifiquen o deroguen - de acuerdo con el siguiente procedimiento:

22.1. EL INCO informará al CONCESIONARIO, y a su garante, sobre su presunto incumplimiento contractual, con fundamento en los conceptos técnicos de la supervisión y/o interventoría del contrato. Para tal efecto, el INCO remitirá copia de dichos conceptos tanto al CONCESIONARIO como a su garante, informándole de la apertura del trámite sancionatorio, la fecha en que se adelantará la audiencia de descargos, y que tendrá la opción de presentar escrito de defensa dentro del plazo que para el efecto determine el INCO. Este plazo vencerá con anterioridad a la fecha y hora en que se llevará a cabo la audiencia de descargos. Con su escrito de defensa EL CONCESIONARIO y/o su garante podrán presentar pruebas y/o solicitar que se practiquen. De considerarse procedente por parte de EL INCO la práctica de pruebas solicitada por EL CONCESIONARIO y/o su garante, se llevará a cabo antes de la audiencia de descargos. Si el INCO encuentra razonables los argumentos demostrados por EL CONCESIONARIO y/o su garante podrá archivar el trámite, de lo contrario, procederá con la celebración de la audiencia.

22.2. El día de la audiencia EL CONCESIONARIO presentará su defensa, acompañándolo de las pruebas que considere pertinentes, para lo cual se le concederá un espacio al representante de EL CONCESIONARIO para que exponga los fundamentos de su defensa de forma oral. El garante del contrato podrá optar por no asistir, pero de no hacerlo, se entiende que renuncia a la sustentación oral de descargos, sin perjuicio de que los remita por escrito junto con las pruebas que los soporten con anterioridad a la celebración de la audiencia. Si el garante asiste, tendrá un espacio para exponer la defensa de sus intereses ante EL INCO. La audiencia podrá ser suspendida por decisión de EL INCO cuantas veces sea necesario.

MO

19

136
30.510
240
623
770
5'134.466
5.162.92

*del
com*

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 002 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

22.3. Una vez expuestos los argumentos por parte de **EL CONCESIONARIO**, y de su garante (siempre que un representante de éste asista a la audiencia), **EL INCO** tomará la decisión que corresponda, que bien podrá ser en la misma audiencia, o en fecha posterior, la cual informará en la misma audiencia.

22.4. En el evento que **EL INCO** establezca que hubo incumplimiento por parte de **EL CONCESIONARIO**, sin que hubiere justificación razonable desde el punto de vista técnico y/o jurídico, el Instituto expedirá un acto administrativo por medio del cual impondrá las sanciones a que haya lugar y ordenará la afectación de la garantía. El referido acto administrativo que declare el incumplimiento e imponga la sanción, o archive el trámite, deberá ser notificado tanto a **EL CONCESIONARIO** como a su garante, a quienes se deberá conceder el recurso de reposición.

22.5. **EL INCO** resolverá el recurso en los términos del Código Contencioso Administrativo.

22.6. Si se confirma la decisión de sancionar, **EL INCO** expedirá el acto administrativo que agota la vía gubernativa, presta mérito ejecutivo y afecta la garantía.

CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCERA. PENAL PECUNIARIA. En el evento que **EL INCO** declare la caducidad o el incumplimiento del presente contrato, **EL CONCESIONARIO** deberá pagar la suma equivalente al 10% del valor total de la contraprestación, como sanción pecuniaria. El valor pagado por **EL CONCESIONARIO**, se considerará como pago parcial pero no definitivo de los perjuicios causados a **EL INCO**, sin perjuicio de las acciones judiciales que adelante el **INCO**.

CLÁUSULA VIGÉSIMA CUARTA. DOMICILIO Y SUJECCIÓN A LA LEY COLOMBIANA. Las partes fijan como domicilio contractual, la ciudad de Bogotá D.C., República de Colombia. Este contrato se rige en todas sus partes por la ley colombiana en especial la Ley 01 de 1991, sus reglamentaciones y las leyes 80 de 1993 y 1150 de 2007, y aquellas que las adicionen, modifiquen o deroguen. **EL CONCESIONARIO** pagará todos los impuestos, tasas y contribuciones que le correspondan, de conformidad con las normas tributarias vigentes durante la ejecución del contrato. El riesgo de modificación de dichas normas tributarias es enteramente a cargo de **EL CONCESIONARIO**, tanto en lo que lo afecte, como en lo que lo beneficie directa o indirectamente.

CLÁUSULA VIGÉSIMA QUINTA. TERMINACIÓN DEL CONTRATO. El presente contrato se dará por terminado por la ocurrencia de cualquiera de los siguientes eventos:

25.1. Por el vencimiento del plazo establecido en el contrato.

25.2. Por mutuo acuerdo entre las partes, lo cual podrá hacerse en todos los casos en que tal determinación no implique renuncia a derechos causados o adquiridos a favor de **EL INCO**, siempre y cuando **EL CONCESIONARIO** se encuentre a paz y salvo por todo concepto en relación con las obligaciones adquiridas mediante el presente contrato, con **EL INCO**, el INVIAS, la Superintendencia de Puertos y Transporte y el Distrito Cultural e Histórico de Cartagena.

25.3. Por encontrarse suspendido el contrato por más de dos (2) años, de acuerdo con la **CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA** del presente contrato.

25.4. Cuando los actos en que se fundamenta el contrato se hayan declarado nulos.

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA. SUSPENSIÓN DEL CONTRATO. El presente contrato de concesión portuaria podrá ser suspendido por situaciones de fuerza mayor, caso fortuito y/o cualquier circunstancia ajena a **EL CONCESIONARIO** que impidan el cumplimiento de las obligaciones del contrato, debidamente reconocidos por **EL INCO**, o quien haga sus veces, mediante resolución motivada de conformidad con las disposiciones vigentes. Al presentarse un evento como los anteriores, **EL CONCESIONARIO** deberá tomar las medidas razonables del caso en el menor tiempo posible, para remover o superar el obstáculo y/o la circunstancia que impide la ejecución del contrato. Si esto no es posible y la circunstancia persiste, las partes podrán de común acuerdo: a) Suspender temporalmente la ejecución del contrato hasta por dos (2) años, mediante la suscripción de un acta donde conste tal evento, sin que para los efectos del plazo

M. Contr. INCO

137

771

pm

2 de *Jan*
21

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 002 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

31.4. Formato 095 de aprobación de pólizas expedido el 18 de enero de 2011 el cual surte efectos legales de notificación de la aprobación de las pólizas.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEGUNDA. RIESGOS. Este proyecto es desarrollado por iniciativa de la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, por lo tanto, ésta sociedad en calidad de **CONCESIONARIO** acepta que la totalidad de los riesgos inherentes a su ejecución en su etapa preoperativa, de construcción, de operación, de liquidación y de reversión, incluyendo el riesgo inherente a la aprobación del trámite de declaratoria de existencia como zona franca permanente especial de servicios del área portuaria serán asumidos por dicha Sociedad. La ocurrencia de cualquier riesgo no dará derecho a indemnización o reconocimiento alguno a favor de **EL CONCESIONARIO**. Dentro de los riesgos se encuentran, sin que la presente mención constituya una lista taxativa de los mismos, los siguientes: la devolución de las contraprestaciones pagadas a la Nación, el riesgo de estudios y diseños, de construcción, de cantidades de obra, presupuesto, plazo de ejecución de las obras, de mantenimiento, de operación, comercial, social, ambiental, de demanda, de cartera, financiero, cambiario, soberano o político, predial, tributario, seguridad portuaria, seguridad y protección a las instalaciones portuarias, higiene y seguridad industrial y de disponibilidad de los terrenos adyacentes durante el plazo de la concesión.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA TERCERA. MODIFICACIONES. Los cambios a las condiciones y términos pactados en el presente contrato y/o a aquellas en las cuales se otorgó la concesión, deben ser autorizados previamente y por escrito por parte de **EL INCO**, a través del Subgerente de Gestión Contractual, o quien haga sus veces, siempre y cuando se cumpla con el procedimiento legal vigente que autorice las modificaciones del contrato. Cualquier modificación se deberá autorizar y formalizar a través de un oficio que se publicará en el Diario Único de Contratación Estatal, por cuenta de **EL CONCESIONARIO**, dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a su firma.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA CUARTA. SOLUCIÓN DE CONFLICTOS. Es obligación de las partes en el evento de que surjan discrepancias en la ejecución del contrato, acudir a su solución en forma ágil, rápida y directa a través de los mecanismos previstos en la ley.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUINTA. CLÁUSULA COMPROMISORIA Y ARBITRAMIENTO TÉCNICO.

35.1. Arbitramento: Salvo el ejercicio de las facultades consagradas en los artículos 15, 16, 17 y 18 de la Ley 80 de 1993, toda controversia o diferencia que pueda surgir entre las partes con ocasión de la interpretación, ejecución y/o liquidación del presente contrato de concesión portuaria (siempre que sea susceptible de transacción y habiéndose agotado la posibilidad de arreglo directo entre las partes), será dirimida por un tribunal de arbitramento de acuerdo con el Decreto 2279 de 1989, la Ley 446 de 1998 y el Decreto 1818 de 1998 y/o las normas que les modifiquen, deroguen y/o complementen; para lo cual se establecen las siguientes reglas: El lugar en que se llevará a cabo el arbitramento es Bogotá D.C. Colombia, ante el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá. Los árbitros determinarán los asuntos en disputa de acuerdo con la ley colombiana y decidirán en derecho. El Tribunal de Arbitramento estará constituido por tres (3) árbitros nombrados de común acuerdo entre las partes, los cuales se regirán por las reglas establecidas por el Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Bogotá D.C y sesionarán allí. Si las partes no logran un acuerdo para el nombramiento de los árbitros de común acuerdo dentro de los ocho (8) días hábiles siguientes a la fecha en que se solicitó la convocatoria del Tribunal de Arbitramento, se sujetarán a lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara de Comercio de Bogotá. Las partes acuerdan que la decisión proferida por los árbitros será la única y exclusiva solución entre las partes en cuanto a cualquier demanda, contra demanda, asuntos o cuentas presentadas o sometidas al arbitramento, la cual será cumplida y pagada oportunamente. Dicho impuesto, deducción o compensación será considerado por los árbitros al dar su fallo. Sobre intereses y costas se atienen **EL INCO** y **EL CONCESIONARIO** a lo establecido en la Ley Colombiana. Todas las comunicaciones entre las partes, relacionadas con el arbitramento deberán realizarse según lo dispuesto en la **CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEXTA** del presente Contrato.

35.2. Arbitramento Técnico: Sin perjuicio de lo establecido en la Ley 80 de 1993 y 1150 de 2007, toda diferencia de carácter técnico que llegue a surgir entre las partes, con motivo de la interpretación, ejecución y/o liquidación del presente contrato de concesión portuaria, (siempre que sea susceptible de transacción y habiéndose agotado la

160
2

138

772

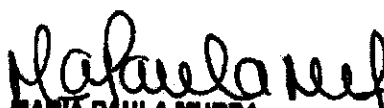
CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 002 de 15 de abril de 2011 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

posibilidad de arreglo directo entre las partes), será sometida al dictamen definitivo de tres (3) árbitros técnicos independientes, profesionales en la materia y experimentados en proyectos de características similares al proyecto motivo de este Contrato, designados de común acuerdo entre las partes. En caso de desacuerdo entre ellas, respecto de dicho nombramiento por lapso mayor de veintidós (21) días, este se hará por la Junta Directiva de la Sociedad Colombiana de Ingenieros que tiene su sede en la ciudad de Bogotá D.C. El arbitramento técnico que se acordare se celebrará conforme a las leyes colombianas y según lo establecido en el Código de Comercio Colombiano. En el evento en que alguna disputa o controversia se encuentre sujeta a arbitramento o arbitramento técnico según lo dispuesto en la presente cláusula, todas las demás obligaciones y derechos derivados del presente Contrato se mantendrán vigentes y el Contrato deberá continuar desarrollándose normalmente.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEXTA.- COMUNICACIONES. Las comunicaciones entre las partes contratantes deberán dirigirse a las siguientes direcciones: al INCO, Avenida El Dorado Centro Administrativo Nacional -CAN, Edificio del Ministerio de Transporte, Bogotá D.C., Colombia; y a EL CONCESIONARIO, en la Carrera 54 No. 68-196 Oficina 404, Edificio Prado Office Center de la ciudad de Barranquilla. Todo cambio de dirección será comunicado por escrito con la debida anticipación. Cualquier comunicación de EL INCO se dirigirá al representante legal del CONCESIONARIO, y será entregado a éste en sus oficinas, caso en el cual la respectiva comunicación se considerará recibida dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de despacho. Las comunicaciones que remita EL CONCESIONARIO a EL INCO, se dirigirán al representante legal de EL INCO, de la misma manera y con el mismo efecto. En caso de ser requerido, las notificaciones personales se harán de acuerdo a lo establecido por la ley.

En constancia, las partes firman el presente contrato, en la ciudad de Bogotá D.C., el día 15 del mes de abril de 2011.


JUAN CARLOS AGUDELO VALENCIA
GERENTE GENERAL
INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES


MARIA PAULA MURRA
REPRESENTANTE LEGAL
SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

Revisaron: Hernán Darío Santana Ferrín - Grupo de Trabajo Interno Jurídico, Andrea Ortegón López - Coordinadora Grupo de Trabajo Portuario
Visto Financiero: Mónica Lucía Ospina Fíroz
Evaluación Financiera: Miguel A. Landínez - Profesional Especializado
Evaluación Técnica: Fernando Alberto Hoyos - Asesor Externo
Proyectó: María C. Ortiz Valero - Asesora Jurídica

23

HOJA EN BLANCO

Auténtico

PRUEBA DOCUMENTAL NUMERO 3

139

773

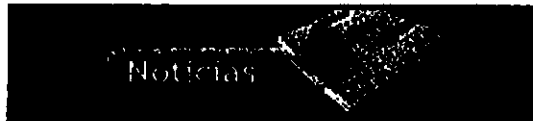
NOTICIAS

3.1 NOTICIAS PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
OCTUBRE 3 DE 2007 NOTICIAS 5629349

3.2 COLPRENSA. OCTUBRE 21 "PUERTOS
CARBONIFEROS PODRAN ACOGERSE A LEY DE
ZONAS FRANCAS"

3.3 "EL GOBIERNO NACIONAL NO PERMITIRA
PUERTO CARBONIFERO EN BARÚ, DICE URIBE

774



2002 - 2003 - 2004 - 2005 - 2006

Septiembre 2007

- ☐ Enero
- ☐ Febrero
- ☐ Marzo
- ☐ Abril
- ☐ Mayo
- ☐ Junio
- ☐ Julio
- ☐ Agosto
- ☐ Septiembre
- ☐ Octubre
- ☐ Noviembre
- ☐ Diciembre

L	M	M	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

Secretaría de Prensa
Noticias 5629349

Octubre 03

El Gobierno Nacional no permitirá p Uribe

**El jefe de Estado manifestó que no se permitirá ese puer
Cartagena, pero que se hará un acompañamiento a los e
que les permitan colocar el mineral en los mercados inte**

Santa Marta, 3 oct (SP). El presidente de la República, Álvaro
permitirá la construcción de un puerto carbonífero en la zona

El anuncio fue hecho por el jefe de Estado ante los empresar
asamblea anual de la Asociación Hotelera de Colombia (Cote

"Yo he tomado una decisión, y la quiero comunicar esta noch
puerto carbonífero de Baú", aseguró el mandatario, al advert
obra como la que se pretendía realizar allí.

Uribe dijo que el sector turístico de Santa Marta se encuentra
la exportación del mineral por Santa Marta, y por eso no es c
Cartagena.

"Que llegue una familia a hacer turismo, y que una playa muy
tenga que estar limpiando a toda hora los toldos, y limpiando
entonces tenga que rechazarlo o hacerle mala cara porque le
llo", dijo Uribe al ilustrar la situación.

Sin embargo, manifestó que como el Gobierno que preside e
exportar carbón, se buscarán alternativas que garanticen la c

"Así como el gobierno toma la decisión de no permitir ese puer
Cartagena, el Gobierno también toma la decisión de acompa
interesados en ese puerto, a buscar alternativas. Ellos puede
alternativas para exportar ese carbón. Y tenemos opciones",

Puertos carboníferos podrán acogerse a la ley de zonas francas

Bogotá, oct. 21 (Colprensa).

Para continuar desarrollando el sector carbonífero en Colombia es necesario ampliar los puertos dedicados a esta actividad con miras a que se pueda incrementar las exportaciones. Esta meta será más fácil de alcanzar según el ministro de Minas y Energía, Hernán Martínez Torres, si las compañías exportadoras de carbón construyen sus terminales marítimas con vocación pública, es decir que los transforman en zonas francas donde pueden operar otras firmas.

"Las leyes actuales permiten que los puertos que tengan múltiples usuarios se puedan convertir en zonas francas, lo cual trae ventajas en materia tributaria para las compañías", explicó Martínez.

El titular de la cartera vislumbra esta opción como viable para impulsar las exportaciones de carbón y facilitar el acceso a los servicios portuarios a más empresas.

Señaló que esta alternativa ayudará a resolver la problemática que hay en Santa Marta donde existen empresas que tienen puertos exclusivos que no han querido abrir al público, lo cual limita a la industria.

"Con esta normatividad se crean estímulos que muy seguramente impulsarán a las empresas a acogerse a la Ley de Zonas Francas", dijo.

Desde ya empresas como Coalcorp empiezan a estudiar los beneficios de las zonas francas. El vocero de Coalcorp, Alberto Iglesias, señaló que esta posibilidad es atractiva y que la compañía analizará si puede acoger a esta figura.

El Gobierno Nacional y Coalcorp siguen en acercamientos con miras a definir un lugar donde la empresa pueda construir su puerto carbonífero, debido a que ya no se podrá realizar la obra en Barú, zona insular de Cartagena.

El ministro de Minas precisó al respecto que hay tres lugares donde Coalcorp puede emprender el puerto, entre ellos la desembocadura del río Magdalena en Barranquilla.

"Queremos responderle rápidamente a esta compañía que está interesada en realizar altas inversiones en el país", dijo Martínez.

Por el momento, firmas como Cerrejón y Drummond, que prevén aumentar considerablemente las exportaciones del mineral y que requieren ajustar los puertos de embarque, aún no han definido si es conveniente para sus negocios el régimen de zonas francas.

Se espera que los puertos convertidos en zonas francas permitan el acceso a pequeños productores que no tienen la infraestructura necesaria para vender el carbón.

POTENCIAL

La adecuación de las terminales es esencial para las exportaciones de carbón que están creciendo considerablemente. Se prevé que las ventas externas pasen de 50,3 millones de toneladas en 2004 a más de 78 millones de toneladas en 2007. Los pronósticos señalan que en 2010 el volumen superará las 100 millones de toneladas.

Según directivas de la Drummond y el Cerrejón, el potencial de desarrollo de ventas al exterior de este sector es alto y por esta razón este año efectuaron cuantiosas inversiones para ampliar su producción.

El objetivo es seguir afianzando esta industria que se ha convertido en el segundo renglón en exportaciones del país, ya que el volumen de ventas superó en 2006 los 2.000 millones de dólares.

Durante el IX Congreso Nacional de Productores de Carbón, que se realizó este año, las directivas de Fenalcarbón propusieron que para continuar incrementando las ventas externas es fundamental no sólo ampliar la capacidad de los puertos, sino formar terminales especializadas en el manejo de este mineral.

Según expertos, lo ideal es tener una terminal especializada en Puerto Bolívar. Así mismo, consideran que es esencial construir un puerto con vocación carbonífera en el Pacífico debido a que esta salida es vital para acoger el mineral que se extrae del interior del país y que puede ser vendido en países del sur del continente.

RESERVAS DEL MINERAL

Cifras de Ingeominas muestran que Colombia tiene un potencial de 17.184,36 millones de toneladas de carbón, de las cuales 7.074,53 millones de toneladas corresponden a recursos y reservas medidas. Debido a que existen altas reservas aún por explotar, esto convierte al país en el ámbito latinoamericano, en el lugar con mayores recursos de este mineral de calidad, tanto térmico como coquizable. Las principales zonas carboníferas están en Guajira, Cesar, Altiplano Cundiboyacense y Norte de Santander.

468
Covane: 141
975

Octubre 03

El Gobierno Nacional no permitirá puerto carbonífero en Barú, dice Uribe

El jefe de Estado manifestó que no se permitirá ese puerto, para no crearle riesgos al futuro turístico de Cartagena, pero que se hará un acompañamiento a los exportadores de carbón, para buscar alternativas que les permitan colocar el mineral en los mercados internacionales.

Santa Marta, 3 oct (SP). El presidente de la República, Álvaro Uribe Vélez, advirtió que el Gobierno Nacional no permitirá la construcción de un puerto carbonífero en la zona de Barú.

El anuncio fue hecho por el jefe de Estado ante los empresarios del sector turístico, durante la instalación de la asamblea anual de la Asociación Hotelera de Colombia (Cotelco), en la ciudad de Santa Marta.

"Yo he tomado una decisión, y la quiero comunicar esta noche: el Gobierno Nacional que yo presido no permite el puerto carbonífero de Barú", aseguró el mandatario, al advertir sobre el riesgo que representa para el turismo una obra como la que se pretendía realizar allí.

Uribe dijo que el sector turístico de Santa Marta se encuentra muy nervioso por la problemática que ha generado la exportación del mineral por Santa Marta, y por eso no es conveniente propiciar una situación igual en Cartagena.

"Que llegue una familia a hacer turismo, y que una playa muy bonita quede ennegrecida por el carbón, y que tenga que estar limpiando a toda hora los toldos, y limpiando las mesas, y que el que se esté tomando un jugo entonces tenga que rechazarlo o hacerle mala cara porque le entró ahí polvillo de carbón, eso se vuelve ahí un lío", dijo Uribe al ilustrar la situación.

Sin embargo, manifestó que como el Gobierno que preside es responsable con la inversión y con la necesidad de exportar carbón, se buscarán alternativas que garanticen la colocación del mineral en los mercados del exterior.

"Así como el gobierno toma la decisión de no permitir ese puerto, para no crearle riesgos al futuro turístico de Cartagena, el Gobierno también toma la decisión de acompañar a los exportadores de carbón, que estaban interesados en ese puerto, a buscar alternativas. Ellos pueden tener la tranquilidad de que van a encontrar alternativas para exportar ese carbón. Y tenemos opciones", subrayó el jefe de Estado.

439
142
Carbonis del Cartago
776

Current Releases

Comunicado de CoalCorp.

143

Attention Business Editors:

Update on Coalcorp Port in Cartagena

TORONTO, Oct. 4 /CNW/ - Coalcorp Mining Inc. (TSX-CCJ) announced today that it has learned that Colombian President Alvaro Uribe was reported to have said that his government will not allow development of a coal export port in Cartagena Bay, the location of Coalcorp's proposed coal port. Citing concerns about the effect the port would have on developing tourism in the area, he also reportedly stated that his government would be working with the company to find an acceptable alternative location for the company's port.

"We are extremely surprised by these statements attributed to the President," commented Serafino Iacono, Chief Executive Officer of Coalcorp, "as we have already received a concession grant for a port at Cartagena, subject only to submission of the company's environmental impact study, which has not yet been filed. Three days ago, the Council of Cartagena overwhelmingly reconfirmed that the lands where the port is located include harbor and industrial uses, in addition to tourism. This statement appears to directly contradict the process we have been engaged in and the permissions we have received to date."

The company is seeking meetings with the President and the Minister of Environment in order to clarify these statements and to demonstrate that development of badly-needed export facilities can be compatible with tourism. The company has been working within the existing legal framework established by the government for developing the port and these statements attributed to President Uribe do not follow this framework. Coalcorp expects to make a further announcement in this regard as soon as it receives clarification.

Coalcorp is a coal mining, exploration and development company with interests in the La Francia and La Caypa coal mines and related infrastructure projects and a number of coal exploration properties, all located in Colombia. Further information can be obtained by visiting our website www.coalcorp.ca.

SEDAR: 00004043E

For further information: Serafino Iacono, Chief Executive Officer, (416) 360-4653

Index of Releases

Carbones del Carare insiste en muelle de carbón en Barú

REDACCIÓN LOCAL, EL UNIVERSAL -



La Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A. insistirá en la construcción de un muelle para la exportación de carbón en la isla de Barú, en la bahía de Cartagena y a un costado de la desembocadura del Canal del Dique.

Así lo dio a conocer ayer la empresa de origen canadiense al explicar a través de un comunicado de prensa que continuará haciendo las gestiones y trámites contemplados en las leyes colombianas para obtener los permisos y licencias correspondientes, pese a las declaraciones del Presidente de la República, Álvaro Uribe, quien aseguró el martes que no autorizaría la construcción de un puerto para el carbón.

La junta directiva de Coalcorp Mining Inc, dueña de Carbones del Carare S.A, asegura en el comunicado que viene desarrollando los estudios necesarios para la construcción del muelle, "claro está, de no causar ningún perjuicio ambiental en la zona".

La empresa afirmó que los estudios de impacto ambiental vienen siendo elaborados por la Universidad Javeriana.

"Precisamente, por no haberse concluido el estudio de impacto ambiental, no se ha presentado formalmente la solicitud de Licencia Ambiental al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial", se lee en el comunicado.

Según la compañía, hasta ahora ha invertido en el proyecto cerca de 30 millones de dólares en la adquisición de terrenos, los estudios técnicos, económicos y ambientales del caso, y la obtención de las concesiones portuarias, las cuales fueron otorgadas, "pero que, precisamente, están sujetas a la condición de que las autoridades competentes otorguen la licencia ambiental".

El martes pasado el presidente Álvaro Uribe dijo en el marco de un congreso de hoteleros en Santa Marta que no permitirá que en la isla Barú se construya el muelle.

"El Gobierno que yo presido no permite el puerto carbonífero de Barú", dijo tajantemente el Presidente de la República. Uribe dijo que para no entorpecer el negocio ayudará a buscar un lugar adecuado para el proyecto.

El ministro de Ambiente, Vivienda y Desarrollo, Juan Lozano, dijo también el martes que el desarrollo de la obra dependerá de la expedición de la licencia ambiental, que todavía no ha sido solicitada.

La polémica por el muelle carbonero en una isla cuya parte sur tiene vocación turística, se atizó esta semana tras la aprobación en el Concejo Distrital de varias modificaciones al Plan de Ordenamiento Territorial, entre ellas la que permite que en Barú haya desarrollos mineros.

Los reclamos vinieron especialmente del sector turístico.

Gabriel Echavarría Obregón, representante Legal de la promotora de turismo Las Palmas, que gestiona un ambicioso proyecto hotelero en Barú, dijo que un negocio de este tipo "atenta de manera grave no solo contra su vocación turística, sino que hace inviable el desarrollo del proyecto turístico".

PRUEBA DOCUMENTAL
NUMERO 4



AUTO NO. 589 DEL 7 DE MARZO DE
2007.



Bogotá, D.C., 7 de marzo de 2007

AUTO No. 589

"Por el cual se deja sin efecto el Auto No. 2942 del 21 de diciembre de 2006, a través del cual se inició un trámite administrativo para el establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental y se adoptan otras decisiones"

EL SUSCRITO PROFESIONAL ESPECIALIZADO CODIGO 2026 GRADO 17 DE LA DIRECCIÓN DE LICENCIAS, PERMISOS Y TRÁMITES AMBIENTALES

En ejercicio de las funciones asignadas por la Ministra de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial mediante la Resolución 802 del 10 de mayo de 2006, modificada por la Resolución 2234 del 17 de noviembre de 2006 y

CONSIDERANDO

Que mediante el oficio radicado bajo el número 4120-E1-30165 del 3 de abril de 2006, el Doctor CARLOS EDUARDO BERMUDEZ HOYOS, en calidad de Apoderado General de la SOCIEDAD CARBONES DEL CARARE S.A., solicitó a este Ministerio la expedición de Términos de Referencia para la elaboración de un Plan de Manejo Ambiental para el proyecto: "Reanudación de la exportación de carbón a través del terminal marítimo que operó hasta el año de 1989 en la bahía de Cartagena, entre Ciénaga Honda y la sección final del Canal del Dique", toda vez que dichas actividades se enmarcaban en el caso 3 del régimen de transición del artículo 2º del Decreto 500 de 2006.

Que mediante el oficio radicado bajo el número 2400-E2-30165 del 23 de mayo de 2006, este Ministerio dio respuesta a la solicitud de la SOCIEDAD CARBONES DEL CARARE S.A., en el cual se expidieron los Términos de Referencia para la elaboración del Plan de Manejo Ambiental y se indicó además que:

"a. De acuerdo con la Resolución 342 de 2004, del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Territorial, la zona en donde se pretende desarrollar el proyecto es una Zona de Protección, por tanto se deberá justificar el cambio de uso del suelo e informar a CARDIQUE como autoridad ambiental regional y adelantar el trámite correspondiente.

"Por el cual se deja sin efecto el Auto No. 2942 del 21 de diciembre de 2006, a través del cual se inició un trámite administrativo para el establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental y se adoptan otras decisiones"

b. Adicionalmente deberá tener en cuenta para el diseño de las obras que la citada Resolución define una franja de 100 metros para uso como bosque protector en la ribera del Canal del Dique.

c. En el área de influencia directa se localiza la camaronera de la empresa Langostinos de Colombia S.A. por tanto se deberá evaluar el conflicto generado por la actividad portuaria y definir las medidas de manejo que permitan controlar el impacto que el almacenamiento y operación del carbón ejercería sobre esa actividad.

d. Este Ministerio autorizó a CORMAGDALENA mediante la resolución No. 1117 de septiembre 21 de 2004, para disponer el material de dragado en la Bahía de Cartagena en el área de influencia directa del proyecto, por consiguiente, se deberá realizar las acciones pertinentes con el titular de dicho proyecto y prever las medidas de manejo del caso.

e. En la descripción del proyecto, se plantea la construcción de un muelle para la descarga de gabarras de mil quinientos (1.500) toneladas, sobre el canal del Dique, para lo cual deberá consultar con CORMAGDALENA el procedimiento a seguir y determinar si se presenta afectación sobre el tráfico fluvial.

Que mediante el oficio radicado bajo el número 4120-E1-88267 del 18 de septiembre de 2006, la SOCIEDAD PORTUARIA CARBONES DEL CARARE S.A., radicó el Plan de Manejo Ambiental para el desarrollo del proyecto arriba citado.

Que mediante el oficio radicado bajo el número 2400-E2-88267 del 21 de septiembre de 2006, este Ministerio requirió a la SOCIEDAD CARBONES DEL CARARE S.A., la presentación de documentación adicional para iniciar el trámite administrativo correspondiente.

Que mediante el oficio radicado bajo el número 4120-E1-112843 del 21 de noviembre de 2006, la SOCIEDAD CARBONES DEL CARARE S.A., dio respuesta parcial a los requerimientos realizados por este Ministerio, quedando pendiente el pago por concepto de evaluación de la solicitud.

Que mediante el oficio radicado bajo el número 4120-E1-120284 del 11 de diciembre de 2006, la SOCIEDAD CARBONES DEL CARARE S.A., remitió el comprobante del pago por concepto de evaluación de la solicitud antes mencionada.

Que mediante el Auto No. 2942 del 21 de diciembre de 2006, este Ministerio dio inicio al trámite administrativo para el establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental para el proyecto: "Reactivación y Operación del Terminal de Carbón de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare", ubicado en la Isla Barú, en la bahía de Cartagena, entre ciénaga

1-1
5
148
515
702

"Por el cual se deja sin efecto el Auto No. 2842 del 21 de diciembre de 2006, a través del cual se inició un trámite administrativo para el establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental y se adoptan otras decisiones"

Honda o profunda y la sección final del Canal del Dique, sector conocido como "La Pulga", el cual fue notificado en forma personal el 12 de enero de 2007.

Que mediante el oficio radicado bajo el número 2400-E2-3885 del 17 de enero de 2007, este Ministerio solicitó a la SOCIEDAD CARBONES DEL CARARE S.A., una nueva certificación de la presencia de comunidades indígenas y negras, toda vez que la remitida dentro del trámite no es clara en determinar el área de influencia del proyecto, frente a los alcances del mismo, encontrados en el Plan de Manejo Ambiental.

Que el Grupo de Evaluación de la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales de este Ministerio, realizó visita al sitio del proyecto los días 29, 30 y 31 de enero de 2007, previo análisis de la documentación aportada en el Plan de Manejo Ambiental, cuyos resultados hacen parte del Concepto Técnico No. 353 del 26 de febrero de 2007, del cual nos permitiremos transcribir algunos aspectos relevantes:

6.1 CONCEPTO DE CALIDAD, VIGENCIA Y ALCANCE DE LA INFORMACIÓN PARA LA TOMA DE DECISIONES POR PARTE DE LA AUTORIDAD AMBIENTAL

6.1.1 De la Calidad y Alcance del Estudio para la Toma de Decisión

El Estudio ambiental presentado: "Plan de Manejo Ambiental. Reactivación y Operación Terminal Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A. Septiembre de 2006", presenta vacíos e inconsistencias, no se ajusta ni se le da alcance a los términos de referencia suministrados, en particular en algunos aspectos de la definición y caracterización del área de influencia. A pesar que se describe dentro del Estudio la metodología para identificar y calificar los impactos ambientales, se observa que no se hace su rigurosa aplicación en el desarrollo de la misma, siendo también necesario revisar los criterios de valoración de los impactos. En algunas fichas de manejo ambiental no se tiene una correcta definición de la meta y por consiguiente los indicadores no muestran el significado de lo medido.

De otra parte, el Plan de Manejo Ambiental no incluye lo referente a la construcción de un muelle fluvial.

6.1.2 De la Solicitud de Expedición de Términos de Referencia

• Descripción del Proyecto

En la descripción que se hizo del proyecto en el oficio con radicado 4120-E1-30165 de abril 03 de 2006, mediante el cual se solicitan los términos de referencia para elaborar el Plan de Manejo Ambiental, se indica que se reanudarán las actividades de exportación de carbón, para lo cual se adecuará y mejorará la infraestructura.

"Por el cual se deja sin efecto el Auto No. 2942 del 21 de diciembre de 2006, a través del cual se inició un trámite administrativo para el establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental y se adoptan otras decisiones"

Más adelante, el oficio expresa que "para desarrollar toda la operación es necesario construir una prolongación del muelle actual, de tal forma que se cuente con la estructura adecuada para que el terminal de embarque se encuentre acondicionado..." prolongación que de acuerdo con el Estudio y lo manifestado en la visita de evaluación no se proyecta realizar y a (sic)cambio se construirá un nuevo muelle. De otra parte, en el oficio en comento se indica que en la reactivación del proyecto "se hará necesario realizar una limpieza de malezas y otras especies vegetales que han cubierto el terreno..." adicionalmente durante la visita de campo se observa que se debe realizar un aprovechamiento forestal de manglar, por tanto, no es solo la remoción de malezas.

Dentro de los anexos al oficio en comento se presenta copia de la Resolución No. 151 de marzo 21 de 2006, por la cual el Instituto Nacional de Concesiones concede autorización temporal a la Sociedad Carbones del Cerro S.A para el uso y goce temporal y exclusivo de las áreas de uso público descritas en este concepto técnico. En el artículo octavo se indican las obras e inversiones de adecuación para la operación portuaria, cuales son:

Item	Descripción
1	Retiro y preparación de patios del muelle
2	Reparación y reconstrucción de las estructuras del muelle actual.
3	Reparación y reconstrucción del muelle para barcas.
4	Instalación de redes eléctricas.
5	Instalación de subestación eléctrica.
6	Edificio de operaciones portuarias.
7	Obras de mitigación ambiental.
8	Dragado zona de acceso y maniobras.
9	Bandas transportadoras hasta el muelle.
10	Tolva de alimentación al cargador de buque.
11	Defensas de caucho para muelle.

De lo anterior se puede anotar que las actividades y obras descritas dentro de la construcción y operación no incluyen la demolición de la infraestructura existente y la construcción de un nuevo muelle marítimo y de un muelle fluvial sobre el Canal del Dique, como posteriormente se describe en el documento del Plan de Manejo Ambiental y como se ratificó durante la visita de evaluación.

6.1.3 Descripción del Proyecto Presentado en el Estudio del Plan de Manejo Ambiental y lo Descrito por la Empresa en la Visita de Evaluación

Como se anotará más adelante, la descripción que se hace del proyecto en el proceso de evaluación difiere de lo que se argumentó para la solicitud de establecimiento de términos de referencia. Respecto al Estudio se observa que no hay coherencia entre las obras

"Por el cual se deja sin efecto el Auto No. 2842 del 21 de diciembre de 2006, a través del cual se inició un trámite administrativo para el establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental y se adoptan otras decisiones"

describas en el texto con lo presentado en los planos. Así mismo, hay componentes del proyecto que no se describen en el Estudio y que fueron presentados en la visita de evaluación.

• Del Estudio del Plan de Manejo

El Estudio indica que para reactivar el muelle de la antigua sociedad Carbones del Carare Ltda. se debe rehabilitar y acondicionar de manera fundamental las instalaciones portuarias existentes. Al respecto se anota que no hay estructuras a rehabilitar, no se utilizarán los muelles existentes para las operaciones de exportación de carbón, por consiguiente, el proyecto construirá toda la infraestructura necesaria para las operaciones portuarias.

De otra parte, no hay coherencia entre las obras descritas en el texto del documento con lo presentado en los planos. Por ejemplo, el documento indica que las pilas de carbón tendrán una altura de 15 m y una capacidad de almacenamiento de hasta 100.000 toneladas (pág. 2-10). El plano DWG. 142980-2318, presenta para la fase 1 el almacenamiento del carbón en dos pilas de 15 m de altura, indicando una capacidad de almacenamiento en cada pila de 168.000 toneladas y 182.000 toneladas, para un almacenamiento total de 350.000 toneladas de carbón. Con dimensiones de 690 m de largo por 120 m de ancho.

Para la fase 2 se expresa en el documento que la capacidad de almacenamiento se incrementa en 150.000 toneladas más, para una capacidad total de 300.000 toneladas. El área de ocupación del patio sería de aproximadamente 82.800 m², con 690 m de largo por 120 m de ancho. El plano DWG. 142980-0012 presenta para la fase 2 el almacenamiento del carbón en cuatro pilas de 15 m de altura, indicando dos pilas de 168.000 toneladas y dos pilas de 182.000 toneladas, para un almacenamiento total de 700.000 toneladas de carbón. De acuerdo con este plano el área de ocupación del patio es de aproximadamente 165.600 m² con dimensiones de 690 m de largo por 240 m de ancho. Por consiguiente se presenta una inconsistencia entre lo expresado en el documento y lo presentado en planos.

Para la fase 3 se proyecta la instalación de una segunda tolva y banda de transportadora de carbón del muelle fluvial al patio de almacenamiento. Dentro del Estudio no se describen las características de estas obras, pero en el plano DWG.142980-2303 se indican dos bandas transportadoras cada una de 1.8 m de ancho y 3.400 toneladas por hora, especificación diferente a la indicada para la banda transportadora instalada en la anterior fase.

El Estudio presenta en los planos DWG.142980-2101 y DWG.142980-001 inconsistencia en la localización de las instalaciones administrativas y de mantenimiento.

"Por el cual se deja sin efecto el Auto No. 2942 del 21 de diciembre de 2006, a través del cual se inició un trámite administrativo para el establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental y se adoptan otras decisiones"

Los planos indican la fase 1 y la fase 2, respectivamente con la característica de manejo de carbón de 5 y 10 millones de toneladas al año, mientras que en el texto del Estudio se expresa respectivamente para estas fases 2 y 5 millones de toneladas de carbón al año.

• De lo Descrito por la Empresa en la Visita de Evaluación

Durante la visita de evaluación se informó que la reactivación de las operaciones de exportación de carbón se proyecta para alcanzar un volumen del orden de 2 millones de toneladas al año en la fase 1, pero que los equipos para el manejo de carbón (bandas transportadoras, apilador / reclaimador y grúas) que se proyectan instalar tendrán capacidad para manejar hasta cinco millones de toneladas al año.

Las actividades portuarias que se desarrollarían serían de carácter público, ya que se menciona que no solamente atenderían las exportaciones de carbón de las minas de propiedad o con participación con acciones de la sociedad Coal Corp Colombia, filial de Coal Corp Mining Inc, accionistas de la Sociedad Portuaria Carbones del Caribe S.A., si no (sic) que también estarían en capacidad de atender las exportaciones de carbón de otras empresas.

Se manifestó la necesidad de construir una vía interna paralela a la banda transportadora que va del muelle fluvial al patio de almacenamiento, para el mantenimiento de la banda y facilidad de movilización interna por las instalaciones portuarias. La cual no se describe en el Estudio, tampoco hay descripción de la vía interna existente que se propone mejorar.

Respecto a las características del canal de acceso al muelle marítimo, aspecto que no está descrito en el Estudio, se informó que éste tiene una longitud de 2.500 m y un ancho de 250 m, el cual arranca desde la boya 12 de señalización del canal de acceso al puerto de Cartagena. Las coordenadas de enfilación son: 10° 17' 01.3" N, 75° 32' 17.75" W y 10° 16' 57" N, 75° 32' 17.75" W. Del documento presentado a la DIMAR se observa que se ubican las torres con las luces y señales de enfilamiento sobre la barra de la ciénaga Honda.

Los estudios no indican qué tipo de alimentación se propone para la banda transportadora y la vía que atraviesa el manglar, aspecto de especial interés ambiental toda vez que se construirá sobre el área que cuenta actualmente con manglar y una intervención de este tipo altera los patrones de drenaje del suelo así como la calidad fisicoquímica del mismo afectando el desarrollo de los manglares que quedan entre la vía existente y la vía a construir paralela a la banda transportadora.

Es indispensable que se realice una adecuada definición del área de influencia del proyecto y una caracterización actualizada del área de influencia, a fin de realizar una

"Por el cual se deja sin efecto el Auto No. 2942 del 21 de diciembre de 2006, a través del cual se inició un trámite administrativo para el establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental y se adoptan otras decisiones"

evaluación de impactos acorde con el proyecto y que sirva de base para identificar y definir las medidas de manejo ambiental.

Se reitera que los indicadores de seguimiento de las fichas de manejo deben ser cuantificables y medir la efectividad de la medida.

Una vez revisada la ubicación del proyecto en relación con la zonificación de manglares se considera que no se requiere modificar la Resolución No. 721 de 2002, como quiera que para la zona de recuperación del sector de Mamonal y Manzanillo (ZR5), se permite el aprovechamiento único de manglares acompañado de medidas de compensación importantes que nivelen la acción degradativa. No obstante se solicita reevaluar las medidas para reducir el aprovechamiento del rodal de manglar.

Durante la visita de evaluación se observó que ha habido un proceso de acercamiento e información sobre el proyecto con las comunidades de los corregimientos de Pasacaballos, Santa y Ararca. En las reuniones y entrevistas realizadas durante la visita a los líderes de las principales organizaciones comunitarias y autoridades locales se pudo verificar que tienen suficiente información sobre la operación del puerto, ha habido un proceso de socialización del proyecto, el cual ha contribuido al acercamiento entre los líderes de las Juntas de Acción Comunal y los Consejos Comunitarios de Comunidades Negras con funcionarios de la Sociedad Portuaria del Carare S.A., proceso que se está llevando a cabo después de enviado el Estudio a este Ministerio, según afirmación de los funcionarios de la Sociedad Portuaria Carbones de Carare S.A.

6.2 CONCEPTO

Bajo las consideraciones expuestas en el numeral 6.1, es criterio del equipo evaluador que no hay lugar para que el proyecto se enmarque dentro de lo establecido en el Decreto No. 500 de 2006 como un proyecto que requiere el establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental. Así mismo, se recomienda a este Ministerio su pronunciamiento en el sentido de informar a la Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A. que no procede el trámite de establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental, dado que según lo descrito en el Estudio y confirmado en la visita de evaluación se constata que no se rehabilitará ningún tipo de estructuras, proyectándose la construcción y operación de unas nuevas instalaciones portuarias.

Por consiguiente, el trámite que debe adelantar la Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A. es la solicitud de una Licencia Ambiental, en cuyo caso, y teniendo en cuenta la presencia de comunidades negras en el área de influencia del proyecto, previa certificación del INCODER y Ministerio del Interior y de Justicia, el EIA a presentar debe elaborarse con la participación de dichas comunidades, según lo dispuesto en el Decreto 1320 de 1998, que reglamenta los procesos de consulta previa, cuando son afectadas por el proyecto.

"Por el cual se deja sin efecto el Auto No. 2942 del 21 de diciembre de 2006, a través del cual se inició un trámite administrativo para el establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental y se adoptan otras decisiones"

Que teniendo en cuenta los resultados del análisis en campo de proyecto, así como la documentación que hace parte del Plan de Manejo Ambiental remitido por la empresa y la que obra en el expediente No. 3859, podemos concluir:

1. La SOCIEDAD CARBONES DEL CARARE S.A., solicitó a este Ministerio, términos de referencia para la elaboración de un Plan de Manejo Ambiental, en el entendido, de que se trataba de un proyecto que se adecuaba al régimen de transición del artículo 2º del Decreto 500 de 2006 y en especial en el caso 3, el cual dispone que:

"Los proyectos, obras o actividades que hayan iniciado su operación antes de la expedición de la Ley 99 de 1993, y que a la entrada en vigencia del presente decreto, pretendan reanudar actividades, deberán presentar ante la autoridad ambiental competente un Plan de Manejo Ambiental para su respectiva evaluación y establecimiento".

2. Una vez establecido (en documentos) que se trataba de un proyecto de la transición normativa del Decreto 500 citado, procedió este Ministerio a expedir los Términos de referencia para la elaboración del Plan de Manejo Ambiental, tal como lo dispone el párrafo tercero del artículo 2º del mismo.
3. Dentro del trámite administrativo, se realizaron una serie de requerimientos que buscaban el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 24 del Decreto 1220 de 2005, como condición necesaria para su inicio. Actuación que se llevó a cabo a través del Auto No. 2942 del 21 de diciembre de 2006.
4. Dentro del proceso de evaluación de la solicitud presentada por la SOCIEDAD PORTUARIA CARBONES DEL CARARE S.A., se programó una visita al sitio del proyecto, la cual se llevó a cabo los días 29, 30 y 31 de enero de 2007, cuyos resultados, como se mencionó, hacen parte del Concepto Técnico 383 del 28 de febrero de 2007.
5. En la visita practicada se evidenciaron aspectos, que de haber sido conocidos de antemano por este Ministerio, habrían dado como resultado, una decisión diferente a la tomada, en relación al trámite a seguir; toda vez que se trataba de un proyecto nuevo y no la reactivación de uno existente como pretendía hacer creer la empresa solicitante.

Que en este estado del trámite y vistos los antecedentes del proyecto, este Ministerio como autoridad competente deberá entrar a tomar una decisión que permita la adecuación de la actuación administrativa, con el fin de salvaguardar derechos constitucionales y legales que de proseguir, serían vulnerados.

"Por el cual se deja sin efecto el Auto No. 2942 del 21 de diciembre de 2006, a través del cual se inició un trámite administrativo para el establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental y se adoptan otras decisiones"

518-151
PS

La primera referencia normativa que viene al caso, como de obvia aplicación, es la Constitución Política.

El artículo 79 de la Carta, dispone que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, para el caso, al darle un trámite diferente al señalado en la norma como es de Plan de Manejo Ambiental, a un proyecto que requiere Licencia Ambiental, no se está garantizando ese derecho Constitucional, toda vez que el alcance y contenido de los estudios que sirven como base para tomar la decisión de fondo son diferentes, así como el trámite administrativo para su consecución.

El artículo 80 a su vez dispone que el Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Tales funciones son ejercidas a través de autoridades ambientales como el caso de este Ministerio, mediante la aplicación de instrumentos de manejo y control que buscan prevenir, corregir, mitigar o compensar los posibles efectos que un proyecto, obra o actividad pueda ocasionar.

La Constitución califica el ambiente sano como un derecho o interés colectivo, para cuya conservación y protección se han previsto una serie de mecanismos y asignado deberes tanto a los particulares como al Estado, como se desprende de la preceptiva de los arts. 2, 8, 49, 67, 79, 80, 88, 95-8, entre otros. Específicamente entre los deberes sociales que corresponden al Estado para lograr el cometido de asegurar a las generaciones presentes y futuras el goce al medio ambiente sano están las de planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible y su conservación, restauración o sustitución y prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental¹.

Los deberes de prevención, control del deterioro ambiental, mitigación de los impactos, corrección y restauración de los elementos ambientales lo cumple el Estado en diferentes formas, entre ellas la exigencia de la obtención de licencias ambientales, en cuyo trámite, como ya se vio antes se prevé el pronunciamiento de la autoridad ambiental sobre el diagnóstico ambiental de alternativas, la elaboración del estudio de impacto ambiental y la consiguiente formalización de la declaración de éste a través de la presentación de la solicitud de licencia.

De otro lado, la Ley 99 de 1993, por la cual se creó el Ministerio del Medio Ambiente, se reordenó el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables y se organizó el Sistema Nacional Ambiental - SINA, determina que la ejecución de obras, el establecimiento de industrias o el desarrollo de cualquier actividad, que de acuerdo con la Ley y los reglamentos pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje, requerirán de una Licencia Ambiental, instrumento

49 706

"Por el cual se deja sin efecto el Auto No. 2942 del 21 de diciembre de 2006, a través del cual se inició un trámite administrativo para el establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental y se adoptan otras decisiones"

El estudio de impacto ambiental constituye un elemento de juicio indispensable para la decisión que ha de adoptar la autoridad ambiental al pronunciarse sobre la concesión de la licencia ambiental, lo cual supone necesariamente su previa evaluación.

La evaluación del impacto ambiental puede ser definida como el proceso a cargo de la autoridad ambiental, dirigido a determinar, estimar y valorar sistemáticamente los efectos o consecuencias negativas que para el hombre, los recursos naturales renovables y el ambiente se pueden derivar de las acciones destinadas a la ejecución de un proyecto, obra o actividad, que requiere de la aprobación de aquélla.

Para el caso concreto, el trámite que inicialmente se pretendía dar a la solicitud presentada por la SOCIEDAD CARBONES DEL CARARE S.A., riñe frontalmente con los preceptos constitucionales, legales y jurisprudenciales antes citados, ya que a pesar de que en el Plan de Manejo Ambiental (dentro del régimen de transición del decreto 500 de 2006) se tienen en cuenta aspectos relacionados con la afectación a los recursos naturales y el ambiente, no permiten evaluar a fondo circunstancias previas, que se tienen en cuenta en un Estudio de Impacto Ambiental, ya que la aplicación del primer instrumento, presupone una intervención previa en el sitio del proyecto, antes de la entrada en vigencia de la Ley 99 de 1993, que por alguna circunstancia, cesó operaciones y en vigencia del Decreto 1220 de 2005, pretende reanudar. Caso que no aplica a la solicitud referida, teniendo en cuenta, según los resultados de la evaluación documental y en campo, que se trata de un nuevo proyecto, lo cual haría necesario una Licencia Ambiental.

La evidencia de que el proyecto presentado por la SOCIEDAD CARBONES DEL CARARE S.A., no se sujeta al régimen de transición del artículo 500 de 2006, hace que se presente una ruptura en el procedimiento para el establecimiento del Plan de Manejo Ambiental, trámite regulado por el parágrafo tercero del artículo 2° del mismo, así como por los artículos 23 y 24 numerales 1 y 2, el cual podemos esquematizar de la siguiente forma:

1. El interesado en proseguir o reanudar un proyecto, obra o actividad de los señalados en los artículos 8 o 9 del Decreto 1220 de 2006 (que en la actualidad requerirían Licencia Ambiental), que se encuentre en los casos 3 o 4 del artículo 2° del Decreto 500 de 2006, deberá solicitar ante la autoridad ambiental respectiva, que se le fijen los términos de referencia para elaborar el Plan de Manejo Ambiental, la cual tendrá un término de un (1) mes contado a partir de la solicitud.
2. Una vez radicado el PMA, la autoridad ambiental contará con diez (10) días hábiles para verificar que la documentación esté completa (según el artículo 24 ibídem), expedir el auto de iniciación de trámite y comprobar que el valor cancelado por concepto del servicio de evaluación esté conforme a las normas vigentes.
3. Cumplido el término señalado en el punto anterior, dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes, la autoridad ambiental podrá solicitar al interesado la información adicional que se considere indispensable. En este caso se suspenderán los términos que tiene la autoridad para decidir.

"Por el cual se deja sin efecto el Auto No. 2942 del 21 de diciembre de 2006, a través del cual se inició un trámite administrativo para el establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental y se adoptan otras decisiones"

4. Alegada la información requerida, la autoridad ambiental dispondrá de quince (15) días para el respectivo pronunciamiento.

En el presente caso, se inició el trámite administrativo mediante el Auto No. 2942 del 21 de diciembre de 2006, a partir del cual comenzó la etapa de evaluación, la cual se efectuó a través del Concepto Técnico 383 del 26 de febrero de 2007, cuyos resultados fueron expresados anteriormente; sin embargo, se pudo evidenciar que el trámite a seguir no era el iniciado, sino el de Licencia Ambiental.

Según el artículo 2° del Código Contencioso Administrativo, la actuación administrativa tiene por objeto el cumplimiento de los cometidos estatales como lo señalan las leyes, la adecuada prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados, reconocidos por la Ley. En las actuaciones administrativas de carácter ambiental, además de protegerse los intereses y la iniciativa privada para el desarrollo de una actividad económica (operación de puertos), se deben proteger los derechos que garantizan el goce de un ambiente sano, los de participación ciudadana y los que involucren minorías étnicas, los cuales deben ser tenidos en cuenta en la decisión final que adopte la autoridad ambiental, sea de aprobación o negación.

Por su parte el artículo 3 del citado código dispone que las actuaciones administrativas se desarrollarán con arreglo a los principios de economía, celeridad, eficacia, imparcialidad, publicidad y contradicción y, en general, conforme a las normas de esta parte primera.

"...En virtud del principio de eficacia, se tendrá en cuenta que los procedimientos deben lograr su finalidad, removiendo [de oficio] los obstáculos puramente formales y evitando decisiones inhibitorias. Las nulidades que resulten de vicios de procedimiento podrán sanearse en cualquier tiempo de oficio o a petición del interesado.

Estos principios servirán para resolver las cuestiones que puedan suscitarse en la aplicación de las reglas de procedimiento".

Resulta oportuno mencionar este artículo, ya que la eficacia que se busca al establecer un procedimiento como el que nos ocupa, es precisamente regular una actividad que pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje, fin que no se cumpliría al aplicar un procedimiento diferente al que trae la ley y los reglamentos (Ley 99 de 1993, Decreto 1220 de 2005) siendo por demás necesario, vista la ruptura procedimental que se presentó, darlo por terminado, dejando sin efectos el acto administrativo que dio inicio al trámite administrativo para el establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental, ordenando en la misma línea argumentativa, el archivo del expediente.

Ahora, tratándose de un trámite rogado y si peralste interés por parte de la SOCIEDAD CARBONES DEL CARARE S.A., en adelantar el proyecto de construcción y operación del puerto, será necesario adelantar el procedimiento que traen los artículos 22 y 23 del

"Por el cual se deja sin efecto el Auto No. 2942 del 21 de diciembre de 2006, a través del cual se inició un trámite administrativo para el establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental y se adoptan otras decisiones"

10
520 153
[Handwritten signature]

Decreto 1220 de 2005, cumpliendo cabalmente los requisitos señalados en artículo 24 de la misma norma.

Que mediante la Ley 790 de 2002 el Ministerio del Medio Ambiente tomó el nombre de Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

Que el Decreto 216 del 3 de Febrero de 2003 determina los objetivos, la estructura orgánica del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y se dictan otras disposiciones. En su artículo 2º, establece que el Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial, continuará ejerciendo las funciones contempladas en la ley 99 de 1993.

Que mediante el Artículo 3 de la Resolución 3268 del 08 de octubre de 2004, este Ministerio creó la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales, adscrita al Despacho del Viceministro de Ambiente.

Que según lo establecido en el artículo 1º de la Resolución 802 del 10 de mayo de 2006, modificada por la Resolución 2234 del 17 de noviembre de 2006, corresponde al Profesional Especializado Código 2026 Grado 17 suscribir el presente acto administrativo de conformidad con lo establecido en el artículo 70 de la Ley 99 de 1993 y el Decreto 1220 de 2005.

En mérito de lo expuesto,

DISPONE

ARTÍCULO PRIMERO.- Dejar sin efecto el Auto No. 2942 del 21 de diciembre de 2006, por el cual se dio inicio al trámite administrativo para el establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental presentado por el Doctor JOSÉ ALBERTO GAITÁN BERMUDEZ, Apoderado de la SOCIEDAD PORTUARIA CARBONES DEL CARARE S.A. con N.I.T 860.009.873-7, para el proyecto: "Reactivación y Operación del Terminal de Carbón de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare", ubicado en la Isla Barú, en la bahía de Cartagena, entre ciénaga Honda o profunda y la sección final del Canal del Dique, sector conocido como "La Pulga", de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva del presente.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Ordenar el archivo definitivo del expediente No. 3659, bajo el cual se adelantaban las actuaciones administrativas relacionadas con el proyecto descrito en el artículo anterior.

ARTÍCULO TERCERO.- De continuar interesada en el proyecto, la SOCIEDAD PORTUARIA CARBONES DEL CARARE S.A. deberá realizar el trámite para la obtención de Licencia Ambiental, de conformidad con el procedimiento establecido en los artículos 22 y s.s. del Decreto 1220 de 2005.

"Por el cual se deja sin efecto el Auto No. 2942 del 21 de diciembre de 2006, a través del cual se inició un trámite administrativo para el establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental y se adoptan otras decisiones"

ARTÍCULO CUARTO.- Por la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales de este Ministerio, notificar el contenido de la presente providencia a la **SOCIEDAD PORTUARIA CARBONES DEL CARARE S.A.** o al apoderado debidamente constituido.

ARTÍCULO QUINTO.- Por la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales de este Ministerio, comunicar el contenido de la presente providencia a la gobernación de Bolívar, Alcaldía Distrital de Cartagena de Indias, a la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique - CARDIQUE, a la Dirección Marítima y Portuaria - DIMAR y a la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios.

ARTÍCULO SEXTO.- Por la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales de este Ministerio publicar en la Gaceta Ambiental el presente acto administrativo.

ARTÍCULO SÉPTIMO.- Contra el presente acto administrativo procede el Recurso de Reposición, de conformidad con lo establecido en los artículos 50 y s.s. del Código Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

MAGDA CONSTANZA CONTRERAS MORALES
Profesional Especializado

Expediente No. 3888
Proyectó: John Méndez - Profesional Contratista - Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales.
Revisó: Magda Contreras Profesional Especializado - Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales.

PRUEBA DOCUMENTAL
NUMERO 5



SOLICITUD DE CONCESIÓN PORTUARIA

5.1 CARBONES DEL CARARE

5.2 SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO
BAHÍA

Cesar A. Lorduy Maldonado

Abogado

155

Doctor
LUIS CARLOS ORDOSGOITIA SANTANA
Gerente General
INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES "INCO"
Ministerio de Transporte INCO
Bogotá, D.C.

007658

24 MAY 2006



Handwritten signature

Referencia: SOLICITUD DE CONCESION PORTUARIA PARA LA
SOCIEDAD PORTUARIA CARBONES DEL CARARE S.A

CESAR AUGUSTO LORDUY MALDONADO, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía número 8.667.215 expedida en Barranquilla, y tarjeta profesional de abogado N° 45.869 del Ministerio de Justicia, en mi calidad de apoderado especial, de acuerdo con el poder adjunto (Ver anexo N° 1), otorgado en debida forma por la SOCIEDAD PORTUARIA CARBONES DEL CARARE S.A, de ahora en adelante simplemente Carbones del Carare, persona jurídica legalmente constituida con domicilio principal en la ciudad de Bogota D.C, formulo la siguiente solicitud de:

CONCESION PORTUARIA:

En cumplimiento del requisito estipulado en el artículo 2° de la Resolución N° 151 del 21 de marzo de 2006 expedida por el INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES "INCO" - Ministerio de Transporte, por medio de la cual se le concedió Autorización Temporal Portuaria a la sociedad que represento (Ver anexo N° 2) y de conformidad con el trámite consagrado la Ley 1ª de 1991 y sus Decretos Reglamentarios, solicito se otorgue a favor de la SOCIEDAD PORTUARIA CARBONES DEL CARARE S.A, una CONCESIÓN PORTUARIA para ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva por un período de treinta (30) años, una zona de uso público, conformada por una línea de playa, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquella o éstos, donde se localizará un muelle de servicio público que operará la sociedad mencionada para el cargue y descargue de carbón. Dicha zona está ubicada en la bahía interior de Cartagena en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y Bahía Honda en Cartagena, Departamento de Bolívar.

1. PUBLICACIONES O AVISOS DE PRENSA:

De conformidad con lo establecido en el numeral 9.8 de la Ley 1ª de 1991 y el literal C del artículo 7° del Decreto 838 de 1992, se hicieron las siguientes publicaciones:

Primer Aviso: (Ver anexo N° 3).

Diario "La República" - Martes 25 de abril de 2006
Diario "El Nuevo Siglo" - Martes 25 de abril de 2006

Intervalo de diez (10) días hábiles entre publicaciones.

Segundo Aviso: (Ver anexo N° 4).

Diario "La República" - Jueves 11 de mayo de 2006
Diario "El Nuevo Siglo" - Jueves 11 de mayo de 2006

790

2. ANTECEDENTES:

La Sociedad Carbones del Carare S.A hoy **SOCIEDAD PORTUARIA CARBONES DEL CARARE S.A.**, es titular de una Autorización Temporal Portuaria concedida por medio de la Resolución N° 151 del 21 de marzo de 2006 expedida por el INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES "INCO" - Ministerio de Transporte. (Ver anexo N° 2), para ocupar y utilizar en forma temporal una zona de uso público, conformada por una línea de playa, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquella o éstos, donde se localiza y se localizará un muelle de servicio público que operará la sociedad antes citada, para el cargue y descargue de carbón. Dicha zona está ubicada en la bahía interior de Cartagena en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y Bahía Honda en la Isla Barú.

3. JUSTIFICACION.

Para justificar la solicitud de Autorización Temporal Portuaria que culminó con la Resolución N° 151 del 21 de marzo de 2006 expedida por el INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES "INCO" - Ministerio de Transporte. (Ver anexo N° 2), habíamos expresado una serie de argumentos que todavía son vigentes y por ello los manifestamos nuevamente como justificantes para nuestra solicitud de concesión portuaria.

a.) El proyecto de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A se enmarca en la Política de Estado formulada en el Plan de Expansión Portuaria 2005 - 2006 - "Estrategias para la Competitividad del Sector Portuario", consignada en el Documento Conpes N° 3342 del 14 de marzo de 2005 que establece: que frente a la gran demanda de carbón en el mundo y el papel que Colombia esta llamada a cumplir obligan a que "la producción (de carbón) debe estar asociada al desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte que respondan efectivamente a la demanda prevista".¹

b.) El proyecto de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A se encuentra enmarcado desde el punto de vista ambiental en el artículo 40 del Decreto 1220 de 1995, modificado por el artículo 2° del Decreto 500 de febrero 20 de 2006 el cual dispone: "Los proyectos, obras o actividades que hayan iniciado su operación antes de la expedición de la Ley 99 de 1993, y que a la entrada en vigencia del presente decreto, pretendan reanudar actividades, deberán presentar ante la autoridad ambiental competente un Plan de Manejo Ambiental para su respectiva evaluación y establecimiento". Es de resaltar que sólo el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, tiene competencia ambiental en la zona del mar territorial, por consiguiente las corporaciones autónomas regionales y las autoridades ambientales regionales y locales (Establecimientos Públicos Ambientales de los Distritos de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta creados por Ley 768/02), no tienen jurisdicción ni competencias en la zona marítima - costera o de mar afuera, en la zona de bajamar o franja de transición, ni en la franja de terrestre costera comprendida desde la línea de marea alta promedio a una línea arbitraria localizada a 50 metros.²

¹ Todos los subrayados y resaltados son nuestros.

² Ley N° 768 de 2002. Artículo 6°-Atribuciones. Los concejos distritales ejercerán las atribuciones que la Constitución y las leyes atribuyen a los concejos municipales. Adicionalmente ejercerán las

Al

c.) El mar no ha sido utilizado como fuente de riqueza para jalonar el crecimiento económico y social e integrar al país al mercado internacional³. En parte, las dificultades responden a problemas de tipo institucional, que han impedido abordar una estrategia pública y privada de intervención para un mejor aprovechamiento de las oportunidades que ofrece el medio marino para el desarrollo del país, a través de la integración internacional por medio del transporte marítimo y el comercio internacional. La integración y el desarrollo de mercados con diferentes bloques económicos se han consolidado y se consolidan sólo con base en el aprovechamiento del territorio marítimo. Aprovechamiento que debe hacerse sosteniblemente conciliando el crecimiento económico, la equidad social y la sostenibilidad ambiental.

d.) El cambio institucional en materia portuaria ha tenido resultados favorables en los aspectos de operación portuaria. Gracias a esta transformación y a la mayor demanda generada desde la llamada apertura, económica, el ritmo de crecimiento de la carga movilizada por los puertos públicos y privados colombianos se ha acelerado en las últimas décadas. Por ello el Gobierno Nacional ha considerado importante, modernizar la infraestructura portuaria, para garantizar una adecuada oferta que aproveche al máximo la situación geográfica del país e impulsar el desarrollo de la infraestructura de los puertos con el fin de que la misma sea rehabilitada y reforzada con el fin de proveer la capacidad suficiente para cubrir las nuevas demandas del sector.⁴

siguientes atribuciones especiales: 1. Expedir las normas con base en las cuales se reglamentarán las actividades turísticas, recreacionales, culturales, deportivas en las playas y demás espacios de uso público, exceptuando las zonas de bajamar. Artículo 12.-De los bienes de uso público. El manejo y administración de los bienes de uso público que existan en jurisdicción de los distritos especiales, susceptibles de explotación turística, recreativa, cultural, industrial y portuaria, corresponde a las autoridades del orden distrital. Se exceptúan las zonas de bajamar y aguas marítimas y fluviales bajo la jurisdicción de Dimar, así como las áreas del sistema de parques nacionales naturales.

³ La Costa Caribe tiene una línea de costa de 1.600 kilómetros, y la Costa Pacífica una de 1.300 kilómetros - Colombia tiene una superficie marítima de 928.680 km², que es igual al 44,8% de la extensión total del territorio colombiano.

⁴ DOCUMENTO DEL DPTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. VISIÓN COLOMBIA SEGUNDO CENTENARIO: 2019. GENERAR UNA INFRAESTRUCTURA ADECUADA PARA EL DESARROLLO. Sector portuario. Meta 3: Ampliar la capacidad instalada del sistema portuario. De acuerdo con el plan de expansión portuaria, contenido en documento del Conpes, en el modo portuario, el objetivo primordial es "(...) alcanzar un desarrollo equilibrado y sostenible de los puertos colombianos, con la eficiente explotación de la infraestructura pública, la óptima vinculación de capital privado en el desarrollo del sector y la adecuada protección de las zonas de uso público y los recursos ambientales existentes asegurando la mejora continua de los niveles de eficiencia, así como el aumento de la competitividad del sector facilitando el comercio exterior y generando crecimiento económico para el país. Meta 6: Aumentar las exportaciones de carbón. En el campo de la minería, la tendencia mundial del mercado de carbón y las expectativas de crecimiento de la explotación de este mineral en el país muestran un gran potencial para los próximos años. Para aumentar la participación de Colombia en el mercado internacional, deben desarrollarse proyectos de infraestructura en el sector transporte que acompañen e incentiven la actividad privada para la explotación de carbón. Meta: Aumentar las exportaciones de carbón. Situación actual: 50,9 millones de toneladas. Situación 2010: 70 millones de toneladas. Situación 2019: 100 millones de toneladas.

792

- e.) Los criterios que han orientado lo anterior es que se cumplan con condiciones mínimas tales como que la zona portuaria no diste más de 50 Km de la red vial, férrea o fluvial y que exista un plan de inversión privada que asegure la financiación y el desarrollo de la infraestructura básica portuaria, criterios que en el presente caso se cumplen perfectamente para el Puerto de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare.
- f.) La selección del sitio de localización del Puerto de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare, el cual inició operaciones en 1968, ha sido considerado teniendo en cuenta aspectos técnicos, ambientales, económicos, financieros e institucionales que han permitido realizar un análisis comparativo de las diferentes alternativas de localización y/o tecnológicas del proyecto, determinando que el sitio adecuado, es el mismo en el que venía funcionando desde el año 1968 hasta mediados del año 1990.
- g.) El proyecto de Puerto Carbones del Carare es una inversión estratégica prioritaria para el desarrollo de las principales zonas portuarias de Colombia, con miras a consolidar un sistema portuario que sirva para incrementar la competitividad de los productos colombianos, entre los que sobresale el carbón, en la perspectiva de la mayor integración comercial del país.⁵
- h.) El potencial de tráfico de un puerto depende, entre otros factores, de su ubicación estratégica, de su disponibilidad de equipos, de sus condiciones naturales, de su proximidad a las rutas de comercio internacional y de un equilibrado balance interno de carga de salida y de entrada al mismo, condiciones que se cumplen en el proyecto de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare. El presente proyecto portuario estará directamente ligado a la política de comercio exterior que el país ha venido impulsando en la última década, como instrumento para el fortalecimiento y desarrollo sostenido de la economía nacional. En la actualidad, el país se encuentra avanzando en las negociaciones sobre acuerdos comerciales internacionales, y es cada vez más sensible a las expectativas generadas por la creciente demanda asiática. Es entonces previsible enfrentar en el futuro cercano un incremento en el comercio exterior. Con el propósito de asegurar el incremento de los niveles de eficiencia en la actividad portuaria y de la capacidad actual y futura del mismo, y de esta manera aumentar la competitividad del sector exportador colombiano e incentivar el comercio exterior, generando un efecto directo de crecimiento económico para el país, el Gobierno Nacional ha establecido unos objetivos en materia portuaria tales como: Facilitar el acceso marítimo a los puertos promoviendo un incremento de la movilización de tráfico de comercio exterior, incrementar el intercambio modal eficiente entre el puerto y la distribución y/o recepción de carga desde y hacia el interior del país, incluyendo facilidades logísticas conexas y promover la sostenibilidad ambiental de la zona de influencia del puerto, que en el presente proyecto se cumplen adecuadamente.⁶

⁵ DOCUMENTO DEL DPTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. VISIÓN COLOMBIA SEGUNDO CENTENARIO: 2019. Sector Marítimo. "Por otra parte, no se han aprovechado al máximo los importantes corredores industriales de la región caribe, como el de Soledad-Barranquilla y Mamonal-Cartagena, en donde se concentran 70 compañías industriales de alimentos (siete multinacionales) y manufacturas (plásticos, productos químicos básicos, plaguicidas, abonos y compuestos nitrogenados, cemento, refinería, gases industriales y petroquímicos)".

⁶ DOCUMENTO DEL DPTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. VISIÓN COLOMBIA SEGUNDO CENTENARIO: 2019. Sector transporte. "Colombia tiene una ubicación favorable respecto de las rutas globales de comercio internacional, pues es uno de los pocos países con proximidad al flujo

793

Se debe tener en cuenta que la eficiencia de un puerto está relacionada con la interacción de tres factores: i) infraestructura ii) equipos y iii) logística, elementos que se han tenido en cuenta para la evaluación del proyecto y la importancia de la rehabilitación y adecuación del Puerto de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare.

- i.) La viabilidad de un proyecto como el de la Sociedad Portuaria Carbones de Carare es perfecta habida cuenta que cumple las siguientes características: i) Está ubicado en un sitio con condiciones naturales para actividades portuarias, como la Bahía de Cartagena (en donde se concentran 70 compañías industriales de alimentos (sieta multinacionales) y manufacturas (plásticos, productos químicos básicos, plaguicidas, abonos y compuestos nitrogenados, cemento, refinería, gases industriales, industrias petroquímicos y puertos carboneros; ii) Es un proyecto de vocación histórica en esta actividad, habida cuenta que el puerto de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare existe y funcionó desde el año 1968; iii) adecuada localización y disponibilidad de recursos naturales y de infraestructura de servicios y transporte, para el desempeño de la actividad portuaria; y v) baja presencia de conflictos por el uso del suelo, entre la actividad portuaria y las demás actividades que se desarrollan en su jurisdicción, habida cuenta que la mayor parte del territorio, es decir en la Bahía de Cartagena, la actividad principal, por no decir la única, es la actividad portuaria. Lugar que esta llamado a convertirse en un corto plazo en todo un sistema portuario de tercera generación.⁷
- j.) Finalmente y no por ello menos importante el presente proyecto hace eco del Documento Conpes N° 3342 del 14 de marzo de 2005 por medio del cual se aprobó el Plan de Expansión Portuaria 2005 - 2006: Estrategias para la Competitividad del Sector Portuario, habida cuenta que el Puerto de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare esta enmarcado en la misión y visión definidos para el sector por el Gobierno Nacional, ya que: Propiciará la prestación de servicios portuarios eficientes con un alto nivel de calidad, aumentará la capacidad instalada de uso público, fomentará la competencia en los servicios portuarios, e incentivará la inversión social sostenible.

Así mismo el Puerto de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare se enmarca en las estrategias del Gobierno Nacional en materia portuaria, debido a que es un proyecto de terminal privado de uso público ubicado en la zona

principal de tráfico de transporte "around the world". Esto representa una posición mundial favorable para el desarrollo de los puertos colombianos, dada la contigüidad a los dos grandes océanos y la proximidad a las principales corrientes de tráfico marítimo ..."

⁷ Ley N° 768 de 2002. Artículo 27.-Requisitos. Para que un bien, conjunto de bienes, área del territorio, actividad o acontecimiento que esté ubicado, tenga lugar o se desarrolle en jurisdicción del respectivo distrito, sea declarado como recurso turístico en alguna de las modalidades previstas en la presente ley, deberá cumplir las siguientes condiciones: 1. Que se trate de bienes, zonas del territorio, eventos o acontecimientos que dadas sus características específicas -ecológicas, paisajísticas, urbanísticas, arquitectónicas, históricas o culturales- por naturaleza estén dispuestos para la recreación y el esparcimiento individual o colectivo, lo que determina los atractivos que éstos representan para el desarrollo del turismo. 2. Que las características que dan valor al bien, área territorial o acontecimiento específico, que pretenda ser declarado como recurso turístico, sean notorias y en consecuencia puedan reconocerse objetivamente mediante procedimientos sencillos aplicables directamente por los organismos y autoridades con competencia en la materia.

portuaria de Cartagena, que contribuirá enormemente a propiciar la competencia interportuaria.⁹

Por lo anterior podemos concluir que siendo el Puerto de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare un puerto carbonero,⁹ el mismo responderá a los niveles de producción de carbón que se esperan y que exigen el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte que respondan efectivamente a la demanda prevista,¹⁰ enmarcado en procedimientos efectivos en el manejo del material, basado en el sistema de cargue directo con control permanente sobre la emisión de partículas.

- k.) El Puerto de Carbones de Carare contribuirá enormemente al desarrollo de la navegación por el Río Magdalena y a su reactivación como principal vía de transporte de Colombia, cumpliendo Ali, los deseos de la Presidencia de la Republica cuando expresa: *"Orientar la infraestructura portuaria hacia el río Magdalena, como fórmula para evitar efectos negativos de los puertos sobre el turismo en las playas".*¹¹

El Río Magdalena concentra el 80 % de la movilización de la carga fluvial transportada y el 2% de la carga total que se mueve en el país, oscilando anualmente entre 2 y 2.5 Millones de Toneladas. En su mayoría son materias primas importadas, que entran por los puertos del Caribe colombiano y otro tanto compuesto por carbón e hidrocarburos. Las inversiones realizadas por

⁹ DOCUMENTO DEL DPTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. VISION COLOMBIA SEGUNDO CENTENARIO: 2019. Que lo cotidiano no nos absorba, no nos prive de tener la visión de largo plazo. Que los propósitos de largo plazo nos aviven nuestras responsabilidades como integrantes de ese ser social que es la Nación colombiana. Álvaro Uribe Vélez. Presidente de la República de Colombia

⁹ Decreto N° 2766 del 10 de agosto de 2005. Documento Conpes N° 3342. Plan de Expansión Portuaria 2005 - 2006: Estrategias para la Competitividad del Sector Portuario. Versión aprobada del 14 de marzo de 2005: "7. Muelles Carboneros. Las proyecciones del mercado Internacional de carbón, elaboradas por la Agencia Internacional de Energía, en un escenario de crecimiento de la economía mundial, señalan para el año 2010 que el comercio externo de carbones térmicos puede ascender a 584.3 millones de toneladas - año. El pronóstico del carbón térmico muestra a Sur América, representada por Colombia y Venezuela, con un aumento de su participación en el mercado al pasar de 10.3% en el 2002 a 15.0% en el 2010 y a 18.6% en el año 2025. De esta manera la región se puede convertir en el segundo exportador mundial superando a países como Sur África, Indonesia y China.

¹⁰ Comunicado del Departamento Nacional de Planeación del 17 de noviembre de 2005: "Conpes aprobó lineamientos de política para mejorar condiciones de acceso de los distritos carboníferos del oriente del país a la red férrea nacional". ... Con el fin de apoyar el desarrollo de la actividad de exportación de carbón, el Gobierno definió lineamientos para el mejoramiento de las condiciones de acceso de los distritos carboníferos..... Según la Unidad de Planeación Minero Energética, en cinco años la oferta del mineral será superior a 76.8 millones de toneladas anuales, por lo cual se requiere optimizar los medios de transporte disponibles para su exportación. En la actualidad el 92 por ciento de las reservas medidas de carbón se encuentran en los departamentos de La Guajira, Cesar, Norte de Santander, Cundinamarca y Boyacá, siendo las regiones mineras de Barrancas y la Jagua de Ibirico las que continúan registrando la mayor producción, representando el 85 por ciento del total nacional.

¹¹ Santa Marta, Marzo 16 de 2006- "Orientar la infraestructura portuaria hacia el río Magdalena, como fórmula para evitar efectos negativos de los puertos sobre el turismo en las playas, planteó este jueves el presidente de la República, Álvaro Uribe Vélez, durante el Consultorio Empresarial que se realizó en Santa Marta. Según dijo el Mandatario, es necesario mirar como opción esta arteria fluvial, para orientar hacia ella tanto la demanda como la oferta portuaria."

795

Cornagdalena¹² y las que se encuentran proyectadas por el Gobierno Nacional¹³ permitirán la recuperación y mejoramiento de las instalaciones portuarias existentes como el puerto de la Sociedad Portuaria Carbones de Carare, e incrementaran paulatinamente la carga en los próximos años.

Las ventajas comparativas de este río están determinadas por tener acceso a dos de los principales puertos de importancia y exportación del país (Barranquilla y Cartagena), es indudable que la posibilidad de reactivación de la navegabilidad del río esta determinada por la carga de comercio exterior que opera o puede operar por medio de esos dos puertos, en uno de los cuales (Cartagena) está ubicado el Puerto de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare.

Existen nuevas cargas adicionales al carbón y a los hidrocarburos que podrían reactivar el uso del río, como productos agropecuarios y el transporte de contenedores proveniente de la Zona Portuaria de Cartagena (Muelles de Contecar y Sociedad Portuaria de Cartagena-SPRC).¹⁴

Con relación al carbón, hay que mencionar que la mayoría de este producto¹⁵ llega a las zonas portuarias distintas del Dpto de la Guajira y actualmente del Dpto del Cesar, por el Río Magdalena que como lo expresamos anteriormente concentra el 80 % de la movilización de la carga fluvial transportada en el país, oscilando anualmente entre 2 y 2.5 Mton, compuesto en un 90% por transporte de carbón e hidrocarburos.

Recientemente la Presidencia de la Republica expresó: *"Acaban de venderle un millón de toneladas al Brasil, pero el Brasil consume 36 millones al año. Y la Sabana cundiboyacense se les pudiera proveer si tuviéramos infraestructura. Ahí se pone de presente la necesidad de terminar de pavimentar la carretera del Carare, de avanzar en esa carretera de Chiquinquirá, abajo a Puerto Boyacá, de tener más puertos en el río*

¹² Horacio Arroyave Soto. El Heraldó. Barranquilla. Noviembre 22 de 2005. "Si se realizan los trabajos que requiere el Río Magdalena —con una inversión superior a los cien mil millones de pesos— quedaría en condiciones de convertirse, entonces sí, en la principal vía del transporte de carga en el país y en el motor del desarrollo colombiano". "A pesar de su deterioro, el Magdalena transporta hoy anualmente 2.5 millones de toneladas de carga, de un total de 70 millones que actualmente se mueven en el país. En su mayoría son materias primas importadas, que entran por los puertos del Caribe colombiano. Pero, con algunas obras de drenaje, canalización, limpieza y modernización de puertos, por la importante arteria fluvial podrían moverse diez millones de toneladas al año. Con un cuantioso ahorro. Porque mientras por tierra mover una tonelada cuesta \$65 mil, por agua cuesta \$25 mil. Esa es la pequeña diferencia".

¹³ INVIAS – Ministerio de Transporte Proyectos 2005 – 2014 para el fomento de la actividad portuaria en la Costa Atlántica (Canal del Dique), enmarcadas en la Ley 856 de 2003, sus decretos reglamentarios y la visión "Colombia 2018", las inversiones proyectadas son entre otras: PROYECTOS ZONAS PORTUARIAS. CARTAGENA. Dragado canal de acceso. Complemento Diques Canal del Dique y Obras Canal del Dique, por valor total de (Millones USD 33.84).

¹⁴ Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena. Laboratorio de Ensayos Hidráulicos de Las Flores Universidad del Norte. Conclusiones de la Primera Mesa de Trabajo - Evaluación de la Navegación y Puertos en el Río Magdalena. Evento realizado en Barranquilla el 3 de junio de 2005 Salón CEC No. 1, Universidad del Norte.

¹⁵ Ministerio de Transporte. Documento Plan Estratégico del Sector Transporte. 2003 – 2006. Bogotá, D.C. julio de 2003.

Magdalena, más oferta de carga fluvial, y los puertos de intercambio con el transporte marítimo.¹⁶

- 1.) El cierre frecuente en la zona de frontera impide el paso del carbón de Norte de Santander y Boyacá (Norte de Santander exporta 1,5 millones de toneladas de carbón al año) que se acostumbra a exportar a través de Venezuela (Maracaibo), se ha implementado su salida al mercado internacional a través del Río Magdalena hasta los puertos de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena.

El Puerto de de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare por sus ventajas intrínsecas (Ubicado en la desembocadura del Canal del Dique en la Bahía de Cartagena) esta llamado a ser el mayor receptor del carbón del interior del país (Santander, Boyacá, etc.) que hoy tienen grandes dificultades y costos para entrar al mercado internacional.

Según Ingeominas que acaba de liberar siete nuevas áreas para explotación de carbón, que cuentan con reservas probadas por cerca de 900 millones de toneladas, la producción carbonífera se espera pase de 52 millones de toneladas este año a 57 millones al finalizar el año 2006. Para éste Instituto que en este momento estudia la legalización de 2.667 solicitudes de minas de carbón, Colombia tiene probadas 7.000 millones de toneladas de carbón y un potencial de 17.185 millones de toneladas, que esperan se conviertan en recursos probados, teniendo en cuenta las nuevas zonas de exploración ubicadas en la Serranía de San Lucas, el Caño del Cauca, Cinturones Esmeraldíferos, Cordillera Occidental y Oriente Colombiano.

En el contexto anterior, sólo el Departamento de Santander tiene reservas inferidas del mineral por más de 400 millones de toneladas métricas, que se constituyen en un gran atractivo para los inversionistas, más si se tiene en cuenta que allí reposa un tipo de carbón atractivo, que presenta un poder calorífico de 14.000 BTU y es altamente cotizado en el mercado internacional.

El Puerto de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare será destino de gran parte de los carbones que hacen parte de la oferta exportable del país. En la actualidad el 92 por ciento de las reservas medidas de carbón se encuentran en los departamentos de la Guajira, Cesar, Norte de Santander, Cundinamarca y Boyacá, siendo las regiones mineras de Barrancas y la Jagua de Ibirico las que continúen registrando la mayor producción, representando el 85 por ciento del total nacional.¹⁷

¹⁶ Santa Marta, mayo 11 de 2006. Palabras del presidente Álvaro Uribe Vélez, al intervenir en el VI Congreso Nacional de Transporte de Carga por Carretera, que se realizó en la capital del Magdalena.

¹⁷ Comunicado del Departamento Nacional de Planeación del 17 de noviembre de 2006: "Conpes aprobó lineamientos de política para mejorar condiciones de acceso de los distritos carboníferos del oriente del país a la red férrea nacional". ... Con el fin de apoyar el desarrollo de la actividad de exportación de carbón, el Gobierno definió lineamientos para el mejoramiento de las condiciones de acceso de los distritos carboníferos..... Según la Unidad de Planeación Minero Energética, en cinco años la oferta del mineral será superior a 75.8 millones de toneladas anuales, por lo cual se requiere optimizar los medios de transporte disponibles para su exportación. En la actualidad el 92 por ciento de las reservas medidas de carbón se encuentran en los departamentos de La Guajira, Cesar, Norte de Santander, Cundinamarca y Boyacá, siendo las regiones mineras de Barrancas y la Jagua de Ibirico las que continúen registrando la mayor producción, representando el 85 por ciento del total nacional.

797

Adicionalmente, la reactivación de la navegación por el Río Magdalena y por el Canal del Dique que a su vez conecta a Cartagena con el río en Calamar, generará grandes beneficios en la población ribereña (728 municipios, 19 departamentos, 23 Corporaciones Autónomas Regionales y están asentadas en ella aproximadamente, 28 millones de colombianos).

La vía a utilizar para llevar el carbón desde las diferentes minas ubicadas en la geografía nacional (Cesar, Norte de Santander, Cundinamarca, Boyacá, etc.) al Puerto de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare, será el Río Magdalena.

Lo anterior por lo siguiente: Para transportar un volumen de 7,200 toneladas, por el modo fluvial, se puede hacer en un convoy compuesto por un remolcador y seis botes (tradicionales) de 1,200 toneladas cada uno; por el modo férreo se requiere de 8 trenes que en su conjunto tengan 206 vagones de 35 toneladas de capacidad cada vagón y por el modo carretero, se requiere de 240 tractomulas con capacidad de 35 toneladas cada una.¹⁸

La carga, como también lo explicamos mas adelante, se transportará en convoyes integrados por una máquina empujadora llamada "remolcador", que empuja varios botes (llamados también barcazas o planchones), de variada capacidad, en número plural y conformación en serie y/o paralelo, con diversas denominaciones.

La flota fluvial será diseñada para aprovechar la anchura de canal disponible y la profundidad confiable durante la mayor parte del año, para los diversos tramos.

m.) Finalmente, El Documento Conpes N° 3342, titulado Plan de Expansión Portuaria 2005 - 2006: Estrategias para la Competitividad del Sector Portuario. Versión aprobada del 14 de marzo de 2005 y promulgado por medio del Decreto N° 2766 del 10 de agosto de 2005 exige: la construcción de muelles carboneros con el fin de atender *"las proyecciones del mercado internacional de carbón, elaboradas por la Agencia Internacional de Energía, en un escenario de crecimiento de la economía mundial, que señalan para el año 2010 que el comercio externo de carbones térmicos puede ascender a 584.3 millones de toneladas - año. El pronóstico del carbón térmico muestra a Sur América, representada por Colombia y Venezuela, con un aumento de su participación en el mercado al pasar de 10.3% en el 2002 a 15.0% en el 2010 y a 18.6% en el año 2025. De esta manera la región se puede convertir en el segundo exportador mundial superando a países como Sur África, Indonesia y China"*.

4. UBICACIÓN, LINDEROS Y EXTENSIÓN DE LA ZONA DE USO PÚBLICO QUE SE PRETENDE EN CONCESIÓN:

4.1 Zona de uso público marítima - portuaria y de atraque solicitada en concesión.

¹⁸ MINISTERIO DE TRANSPORTE. OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN GRUPO PLANIFICACIÓN SECTORIAL. Caracterización del Transporte en Colombia Diagnóstico y Proyectos de Transporte e Infraestructura. Bogotá, D.C. Febrero de 2005.

El área de zona de uso público marítimo para operaciones portuarias y de atraque para la cual se solicita la concesión comprende la poligonal cerrada entre los puntos 1-17-16-15-14-13-12-11-27-28-29-30-1 cuya área es de 208.666 m². ubicada entre los linderos que se precisan con el sistema de referencia de coordenadas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi — IGAC, las cuales se relacionan así: (Ver anexo N° 5).¹⁹

Lindero Este partiendo del punto 1 de coordenadas E=840989.520 N=1630508.993 se sigue con rumbo 137° a 126.8m donde se localiza el punto 17 de coordenadas E=841110.086 N=1630382.097 de allí a 134.8m y con azimut 199° se encuentra el punto 16 de coordenadas E=841061.354 N= 1630247.208, con rumbo 226° y a 63.7m encontramos el punto 15 de coordenadas E=841015.578 N=1630202.779 con rumbo 193° y a 69.8m se localiza el punto 14 de coordenadas E=840989.979 N=1630134.707 donde finaliza el lindero este, Lindero Sur del punto 14 con azimut 239° y a 343m se encuentra el punto 13 de coordenadas E=840656.957 N=1629931.332 de allí con rumbo 245° y a 294.8m localizamos el punto 12 de coordenadas E= 840362.058 N=1629793.774 a 132.5m y con rumbo 228° llegamos al punto 11 de coordenadas E = 840229.502 N=1629675.758. Lindero Oeste Colinda con la Bahía de Cartagena va del punto 11 con un azimut de 315° y a una distancia de 191m se localiza el punto 27 de coordenadas E=840062.052 N=1629886.840. Lindero Norte desde el punto 27 con un azimut 056° y a una distancia 275.3m localizamos el punto 28 de coordenadas E=840337.421 N= 1630052.280 con un azimut de 139° y a 76.3m se localiza el punto 29 de coordenadas E=840401.946 N=1629975.883 a 484.7m y con un azimut de 062° se localiza el punto 30 de coordenadas E=840886.652 N=1630232.977 con rumbo 020° y a 276.0m localizamos el punto 1 de coordenadas E=840989.520 N=1630508.993 cerrando así la zona de uso público marítimo.

4.2 Zona de uso público terrestre para la cual se solicita la concesión.

El área de zona de uso público terrestre para la cual se solicita la concesión consta de un área total de 68.806 m². comprendida entre los linderos que se precisan y ubican con el sistema de referencia de coordenadas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi — IGAC, las cuales se relacionan así: (Ver anexo N° 5).²⁰

Por el Norte colinda con el brazo izquierdo del canal de Dique caño de por medio, Partiendo del punto 1 de coordenadas E=840989.520 N=1630508.993 localizado sobre la línea de costa se dirige hacia tierra 50m y con rumbo 086° hasta encontrar el punto 2, Lindero Este colinda con la zona adyacente, desde el punto 2 con rumbo 174m y a 105.4m encontramos el punto 3 de coordenadas E=841155.104 N=1630411.945 con rumbo 167° a 29.4m se encuentra el punto 4 de coordenadas E=841160.880 N=1630383.082 de allí a 164.3m y con rumbo 199° encontramos el punto 5 de coordenadas E= 841103.964 N=1630218.716 con rumbo 227° y a 60.8m encontramos el punto 6 de coordenadas E=841059.501 N=1630177.238 con rumbo 193° a 76.2m encontramos el punto 7 de coordenadas E=841042.237 N=1630100.942 donde termina el lindero este. Lindero Sur

¹⁹ Anexo N° 6. Plano de levantamiento topográfico y batimétrico en donde se especifican las Zonas de Uso Público solicitadas y el Terreno Adyacente, precisando ubicación, área, linderos y extensión, referenciados con el sistema de coordenadas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC.

²⁰ Ibidem.

partiendo del punto 7 con rumbo 293° y a 360.1m encontramos el punto 8 de coordenadas E=840682.079 N=1629887.937 de allí a 293.6m con rumbo 244° localizamos el punto 9 de coordenadas E=840388.417 N=1629749.703 con rumbo 228° a 130m encontramos el punto 10 de coordenadas E=840258.36 N=1629634.928 donde termina el lindero sur. Lindero Oeste comprendido entre el punto 10 y 11 de coordenadas E=840229.502 N=1629675.758 con rumbo 325° y a 50m. Lindero Nor-Oeste coincide con la línea de costa que colinda en toda su extensión de 1165.4 m con la Bahía de Cartagena, partiendo del punto 11 con rumbo 048° y a 132.5m se localiza el punto 12 de coordenadas E=840362.058 N=1629793.774. (En este punto se inicia el antiguo muelle de Carbones del Carare) de allí a 294.8m con rumbo 064° llegamos al punto 13 de coordenadas E=840656.957 N=1629931.332 con rumbo 059° y a 343m encontramos el punto 14 de coordenadas E=840999.979 N=1630134.707, a 69.8m y con rumbo 012° encontramos el punto 15 de coordenadas E=841015.578 N=1630202.779 con rumbo 046° y a 63.7m localizamos el punto 6 de coordenadas E=841061.354 N=1630247.208 a 134.8m con azimut 019° encontramos el punto 17 de coordenadas E=841110.086 N=1630382.097 de allí con azimut 317° y a una distancia de 126.8m cerramos en el punto 1 de coordenadas E=840989.520 N=1630508.993 punto desde donde se inicio.

4.3. Terrenos o Zona Adyacente.

El área de zona de adyacente comprende un área total de 592.308 M² comprendida entre los linderos que se precisan y ubican con el sistema de referencia de coordenadas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi — IGAC así: (Ver anexo N° 5)²¹

Por el Norte linderos con brazo izquierdo de desembocadura del canal del dique, caño de por medio partiendo del punto ~~dos~~ localizado a 50m de la orilla de la Bahía de Cartagena en coordenadas E=841049.350, N=1630513.061 con rumbo 070° encontramos a 175.7m el punto ~~18~~, del punto 18 coordenadas E=841225.011 N=1630576.955 desde ese se sigue 46.4m con azimut 150° hasta el punto ~~19~~ coordenadas E=841252.301 N=1630530.944 a 43.5m con rumbo 098° hasta llegar al punto ~~20~~ girando hacia Oeste el cual colinda con el Canal del Dique siguiendo un rumbo 155° a 132.0m encontramos el punto ~~21~~ coordenadas E=841356.229 N=1630392.376, a 115m y con rumbo 167° encontramos el punto ~~22~~ coordenadas E=841381.701 N=1630277.322, siguiendo por la orilla del canal del Dique con rumbo 160° y a 584.7m encontramos el punto ~~23~~ coordenadas E=841593.309 N=1629692.530 en este punto termina el lindero este e inicia el lindero sur que colinda con Langostinos de Colombia en toda su extensión. Lindero Sur Partiendo del punto ~~23~~ con rumbo 263° y una distancia de 492.136m llega al punto ~~24~~ de coordenadas E=841101019 N=1629628.127 de punto con rumbo 260° a 252.09m encontramos el punto ~~25~~ de coordenadas E=840847.907 N=1629580.462 con rumbo 253° a 375.4m encontramos el punto ~~26~~ de coordenadas E=840472.411 N=1629462.835 donde termina el lindero sur. Lindero Oeste colinda con Ciénaga Honda y va del punto ~~26~~ en un azimut 309° a 214m al punto ~~27~~ de coordenadas E=840258.362 N=1629634.928. Lindero Nor-Oeste Colinda con la zona de uso público terrestre partiendo del punto ~~28~~ a una distancia de 130m con un azimut de 048° encontramos el punto ~~9~~ de coordenadas E=840388.417 N=1629749.703 con azimut 064° y a 293.6m encontramos el punto

²¹ Anexo N° 5. Plano de levantamiento topográfico y batimétrico en donde se especifican las Zonas de Uso Público solicitadas y el Terreno Adyacente, precisando ubicación, área, linderos y extensión, referenciados con el sistema de coordenadas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC.

de coordenadas E=840682.079 N=1629887.937 a 360.1m y con rumbo 059° encontramos el ~~punto 7~~ de coordenadas E=841042.237 N=1630100.942 de allí con rumbo 013° y a 76.2m hasta el ~~punto 6~~ de coordenadas E=841059.501 N=1630177.238 de este a 60.8m con rumbo 047° encontramos el ~~punto 5~~ de coordenadas E=841103.964 N=1630218.716 con rumbo 019° y a 164.3m encontramos el ~~punto 4~~ de coordenadas E=841160.880 N=1630383.082 a 29.4m y un rumbo 347° encontramos el ~~punto 3~~ de coordenadas E=841155.104 N=1630411.945 a 105.4m con rumbo 314° donde cierra el área adyacente.

4.3.1 Disponibilidad de los Terrenos o Zona Adyacente.

Los terrenos adyacentes con los cuales cuenta la Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A esta conformado por ocho (8) lotes que sumados conforman un lote de terreno, que para los efectos de esta solicitud llamaremos el lote de mayor extensión, que tiene cincuenta y siete (57) hectáreas con 3.500 m². aproximadamente. (Ver anexo N° 5)²²

El lote de mayor extensión es de propiedad de la sociedad Panamerican Ports, hoy sociedad Coal Corp Colombia, y el mismo fue adquirido mediante escritura pública N° 0335 de febrero 8 de 2006 expedida por la Notaria 4ª de la ciudad de Bogotá D.C y la escritura pública N° 1474 del 27 de abril de 2006 expedida por la notaria antes mencionada. Lote de mayor extensión que ha sido arrendado a la Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A por un término de 30 años, contados a partir del 12 de mayo de 2006. (Ver anexo N° 6).

5. SÍNTESIS DESCRIPTIVA DEL PROYECTO:

El proyecto portuario para el cual se solicita una concesión pretende reactivar el muelle de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare y para ello se debe rehabilitar y acondicionar de manera fundamental las instalaciones portuarias existentes. El carbón será transportado desde el centro del país en embarcaciones fluviales por el río Magdalena y luego por el Canal del Dique hasta la Bahía de Cartagena. Los botes se descargarán en el muelle que se habilite para tal fin y con los equipos adecuados se descargará el carbón y trasladará hasta los patios de almacenamiento. Desde los patios con equipos reclamadores y sistemas de bandas transportadoras se llevará el carbón hasta el muelle donde se cargará el carbón a las embarcaciones marítimas.

6. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS:

En el proyecto serán prioritarios los sistemas confinados para el descargue del carbón, las tolvas y los sistemas de bandas transportadoras cubiertas, equipos modernos para el cargue de buques y sistemas para el control y tratamiento de efluentes de los patios serán parte importante de los activos y maquinarias que se usaran en la operación. El apilamiento, recuperación y movillización del carbón en el patio del Terminal se hará de acuerdo con las normas ambientales. La exportación del carbón se hará con buques dedicados de la clase Panamax o Cape Size típicamente de unas 65.000 toneladas de peso muerto (tpm) o menos; eventualmente podrán servirse buques de hasta 90.000 tpm. (Ver anexo N° 7).

²² Anexo N° 6. Plano de levantamiento topográfico y batimétrico en donde se especifican las Zonas de Uso Público solicitadas y el Terreno Adyacente, precisando ubicación, área, linderos y extensión, referenciados con el sistema de coordenadas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC.

7.) MODALIDAD DE OPERACIÓN:

El proyecto está diseñado para el cargue directo del carbón a las bodegas del buque, para ello en el Terminal se prevé espacio y equipos para las operaciones de recepción, apilamiento, mezcla, manejo y embarque del carbón. La descarga de los botes, se hará con equipos de última tecnología y automatizados, fabricados de manera especial para este proyecto que garanticen el principio de sostenibilidad ambiental. Los equipos descargarán el carbón en tolvas de recepción y éstas a una banda transportadora cubierta, la cual llevará el carbón a una estación de transferencia. El carbón podrá llegar al patio del Terminal ya clasificado y homogeneizado, operaciones que se realizarán en mina. (Ver anexo N° 7).

8. VOLUMEN Y CLASE DE CARGA:

El proyecto portuario que se pretende reactivar es apto para el manejo de carbón, y se tiene previsto la operación del muelle con la movilización de 3.000.000 toneladas de carbón, con una proyección de crecimiento del 2% anual hasta el año 30. (Ver anexo N° 10).

9. TIPO DE SERVICIO:

Por las instalaciones portuarias se prestará servicio al público en general.

10. ESTADO ACTUAL DE LA ZONA DE USO PÚBLICO SOLICITADA EN CONCESION..

En el terreno antes mencionado de manera particular en la zona de uso público, cuyas medidas y linderos, así como sus coordenadas satelitales y que hemos mencionado anteriormente, estuvo operando un terminal de exportación de carbón y todavía se encuentran en la zona algunos elementos que lo conformaban: patios pavimentados, estructuras de soporte de bandas transportadoras y un muelle donde atracaban buques de hasta aproximadamente de mas de 30.000 tpm. En algunas ocasiones se efectuaron cargues en buques de 65.000 tpm. El anterior lote de terreno igual que la infraestructura que todavía existe en el mismo, fue evaluado directamente por el Instituto Nacional de Concesiones- INCO en visita oficial que se practicara el día 11 de febrero de 2006. (Ver anexo N° 2).

11. PLAN DE MANEJO AMBIENTAL.

El proyecto de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A se encuentra enmarcado desde el punto de vista ambiental en el artículo 40 del Decreto 1220 de 1995, modificado por el artículo 2° del Decreto 500 de febrero 20 de 2006 el cual dispone: *"Los proyectos, obras o actividades que hayan iniciado su operación antes de la expedición de la Ley 99 de 1993, y que a la entrada en vigencia del presente decreto, pretendan reanudar actividades, deberán presentar ante la autoridad ambiental competente un Plan de Manejo Ambiental para su respectiva evaluación y establecimiento"*. Es de resaltar que sólo el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, tiene competencia ambiental en la zona del mar territorial, por consiguiente las corporaciones autónomas regionales y las autoridades ambientales regionales y locales (Establecimientos Públicos Ambientales de los Distritos de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta creados por Ley 768/02), no tienen jurisdicción ni competencias en la zona marítima - costera o de mar afuera, en la zona de bajamar o franja de



transición, ni en la franja de terrestre costera comprendida desde la línea de marea alta promedio a una línea arbitraria localizada a 50 metros.²³

Teniendo en cuenta lo anterior, la Sociedad Carbones del Carare S.A, hoy Sociedad Portuaria ha radicado ante el Ministerio de Medio Ambiente solicitud de términos de referencias específicos desde el día 3 de abril de 2006 Radicado N° 4120-E1-30165, y en desarrollo de dicho trámite el Ministerio del Medio Ambiente visitó el día 18 de mayo de 2006 las instalaciones del Puerto de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare.

Se espera que el Ministerio entregue lo más pronto posible los términos de referencia, con el fin de allegar a esa misma entidad el Plan de Manejo Ambiental que exige la norma anteriormente citada.

12. PAZ Y SALVO POR CONCEPTO DE CONTRAPRESTACIÓN:

La Sociedad Carbones de Carare S.A hoy sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A se encuentra a paz y salvo con la Nación por concepto de cualquier tipo de tasa o contraprestación habida cuenta que ha pagado los valores que ordenó la Resolución N° 151 del 21 de marzo de 2006 mediante la cual se le concedió autorización temporal portuaria a la sociedad Carbones del Carare S.A hoy sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A. (Ver anexo N° 8).

13. INVENTARIO Y AVALUÓ COMERCIAL:

En la zona de uso público que se solicita para la autorización temporal se encontró una infraestructura que será objeto de rehabilitación como parte de lo que constituye la primera fase del proyecto del Puerto de Carbones del Carare.

La citada estructura fue avaluada por la firma Inversiones Gómez Pombo y Cia S en C miembros de la Lonja de Propiedad Raíz de Cartagena, inscrito en el registro nacional de evaluadores con matrícula R.N.A. 021 (Ver anexo N° 9).

14. EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN DE LA SOCIEDAD SOLICITANTE:

La Sociedad Carbones del Carare, hoy Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A fue creada mediante Escritura Pública N° 3534 del 24 de julio de 1983 otorgada en la Notaría 9ª de Bogotá, transformada en Sociedad Anónima mediante Escritura Pública N° 4332 de la Notaria 4ª de Bogotá e inscrita en la Cámara de Comercio de la misma ciudad bajo el número 1022076 del libro IX y Matrícula Mercantil N° 00050462. Posteriormente se transformó en Sociedad Portuaria de acuerdo con la Escritura Publica N° 1153 del 4 de abril de 2006 de la Notaria 4ª de la ciudad de Bogotá, inscrita nuevamente el 10 de abril de 2006 bajo

²³ Ley N° 768 de 2002. Artículo 6º-Atribuciones. Los concejos distritales ejercerán las atribuciones que la Constitución y las leyes atribuyen a los concejos municipales. Adicionalmente ejercerán las siguientes atribuciones especiales: 1. Expedir las normas con base en las cuales se reglamentarán las actividades turísticas, recreacionales, culturales, deportivas en las playas y demás espacios de uso público, exceptuando las zonas de bajamar. Artículo 12.-De los bienes de uso público. El manejo y administración de los bienes de uso público que existan en jurisdicción de los distritos especiales, susceptibles de explotación turística, recreativa, cultural, industrial y portuaria, corresponde a las autoridades del orden distrital. Se exceptúan las zonas de bajamar y aguas marítimas y fluviales bajo la jurisdicción de Dimar, así como las áreas del sistema de parques nacionales naturales.



003

el N° 1049433 del libro IX de la Cámara de Comercio de Bogotá. (Ver anexo N° 10).

15. INFORMACIÓN FINANCIERA:

Para completar los requisitos exigidos por la Ley 1ª y sus decretos reglamentarios anexamos la información financiera representada en un flujo de caja a 30 años. (Ver anexo N° 11).

16. PÓLIZA O GARANTIA DE SERIEDAD DE LA PROPUESTA.

Con el objeto de Garantizar a la Nación a través del Instituto Nacional de Concesiones -INCO - la seriedad de la propuesta de la Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A en el sentido de que construirá las obras anunciadas en su solicitud, una vez le sea otorgada la concesión, en los términos de la resolución de aprobación de la misma y con base en el artículo 5° del Decreto N° 708 de abril 27 de 1992 que reglamenta la Ley 1ª de 1991, nos permitimos anexar la Póliza de Seguro de Cumplimiento N° 8001008248 expedida por la Compañía de Seguros Colpatría. (Ver anexo N° 11).

17. NOTIFICACIONES:

La Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A, recibe notificaciones en las siguientes direcciones:

- a.) Carrera 54 N° 68-196 Oficina 404 en la ciudad de Barranquilla y,
- b.) Avenida 19 N° 118 - 30 Oficina 101 de la ciudad de Bogotá D.C.

18. ANEXOS A LA SOLICITUD DE CONCESION

- Anexo N° 1:** Poder debidamente otorgado al suscrito por la Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A.
- Anexo N° 2:** Resolución N° 151 del 21 de marzo de 2006 expedida por el INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES "INCO" - Ministerio de Transporte, por medio de la cual se le concedió Autorización Temporal Portuaria a la hoy Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A.
- Anexo N° 3:** Primer Aviso de Intención. Publicados en el Diario "La República y en "El Nuevo Siglo" el día Martes 25 de Abril de 2006
- Anexo N° 4:** Segundo Aviso de Intención. Publicados en el Diario "La República y en "El Nuevo Siglo" el día Jueves 11 de Mayo de 2006.
- Anexo N° 5:** Plano N° 1 de levantamiento topográfico y batimétrico en donde se especifican las Zonas de Uso Público solicitadas y el Terreno Adyacente, precisando ubicación, área, linderos y extensión, referenciados con el sistema de coordenadas del

004

Instituto Geográfico Agustín Codazzi — IGAC, elaborado por el Capitán de Navío @ Álvaro Mendoza.

- Anexo N° 6:** Escrituras de propiedad de los terrenos adyacentes a nombre de Panamerican Ports (Hoy Coal Corp Colombia), contrato de arrendamiento y otro si al mismo, mediante el cual se le arriendan los lotes a la Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A.
- Anexo N° 7:** Estudio Conceptual sobre el Proyecto elaborado por la firma de ingeniería Sandwell, y planos descriptivos del proyecto.
- Anexo N° 8:** Recibos de pagos de los valores ordenados por la Resolución N° 151 del 21 de marzo de 2006 mediante la cual se le concedió autorización temporal portuaria a la sociedad Carbones del Carare S.A hoy sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A.
- Anexo N° 9:** Inventario y Avalúo Comercial elaborado por la firma Inversiones Gómez Pombo y Cia S en C miembros de la Lonja de Propiedad Raíz de Cartagena, inscrito en el registro nacional de avaluadores con matrícula R.N.A. 021.
- Anexo N° 10:** Certificado de Existencia y Representación legal de la sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A expedido por la Cámara de Comercio de Bogota el día 16 de mayo de 2006.
- Anexo N° 11:** Información financiera representada en un flujo de caja a 30 años.
- Anexo N° 12:** Póliza de Seguro de Cumplimiento N° 8001008248 expedida por la Compañía de Seguros Colpatria, expedida con base en las exigencias del artículo 5° del Decreto N° 708 de abril 27 de 1992 que reglamenta la Ley 1ª de 1991.
- Anexo N° 13:** Seis (6) copias de la solicitud de concesión con sus respectivos anexos y/o soportes probatorios.

Cordialmente,

Cesar A. Lorduy Maldonado
CESAR A LORDUY MALDONADO
C.C. 8.667.215 de Barranquilla.
T.P 45.869 de Minjusticia.

Cesar A. Lorduy Maldonado

171

Abogado

INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES
Rad. No. 2988-459-220/20-2
Fecha: 23/12/2006
CUI: CESAR LORDUY MALDONADO
Adm. No. 1234567890123456

Doctor

ALVARO JOSE SOTO GARCIA¹

Gerente General

INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES "INCO"

Avenida El Dorado-CAN, Edificio Ministerio de Transporte, Tercer Piso.
Bogotá, D.C.

Referencia: Solicitud de modificación de concesión portuaria
aprobada por la Resolución N° 749 de diciembre 5
de 2006, expedida por el Instituto Nacional de
Concesiones "INCO".

CESAR AUGUSTO LORDUY MALDONADO, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía número 8.667.215 expedida en Barranquilla, y tarjeta profesional de abogado N° 45.869 expedida por el Ministerio de Justicia, en mi calidad de apoderado especial, de acuerdo con poder adjunto (**Ver anexo N° 1**), otorgado en debida forma por la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA S.A** antes **SOCIEDAD PORTUARIA CARBONES DEL CARARE S.A**, y posteriormente **SOCIEDAD PORTUARIA DEL CARARE S.A** y de ahora en adelante simplemente **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA S.A**, persona jurídica legalmente constituida con domicilio principal en la ciudad de Bogotá D.C, presento a su Honorable Despacho, la siguiente solicitud de:

MODIFICACION DE CONCESION PORTUARIA:

En cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 17 de la Ley 1ª de 1991 y el artículo 28 del Decreto N° 838 de 1992, se solicita modificación a la concesión portuaria y en especial al proyecto portuario, aprobado inicialmente a la hoy Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A, mediante la Resolución N° 749 de diciembre 5 de 2006, expedida por el Instituto Nacional de Concesiones "INCO", para el manejo exclusivo de carbón en la Bahía Interior de Cartagena en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar, a fin de actualizarlo y ajustarlo a las nuevas políticas portuarias nacionales y a las condiciones y exigencias de los servicios portuarios impuestos por el transporte marítimo nacional e internacional.

1. PUBLICACIONES O AVISOS DE PRENSA:

Con el objeto de obtener un cambio en las condiciones en las cuales se le aprobó la concesión a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía y a fin de no causar perjuicio grave e injustificado a los terceros, y mantener los propósitos de competencia en los que se inspiran los procedimientos descritos en los artículos 9, 10, 11 y 12 de la Ley 1ª de 1991, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía dio cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 9.8

¹ Copia: Doctora: Consuelo Mejía Gallo - Directora Grupo Portuario - Instituto Nacional de Concesiones "INCO".

de Ley citada, y al literal C del artículo 7° del Decreto 838 de 1992, publicando los avisos en la forma en que mas adelante se describen, para que los terceros que hubieran tenido interés en la modificación de la concesión, o que pudieran haber sido afectados por ésta, expresaran sus opiniones e hicieran valer sus derechos. ✓

Primer Aviso: (Ver anexo N° 2).

Diario "El Tiempo" — Viernes 28 de diciembre de 2007 ✓
Diario "El Heraldó" — Viernes 28 de diciembre de 2007

Intervalo de diez (10) días hábiles entre publicaciones.

Segundo Aviso: (Ver anexo N° 3).

Diario "El Tiempo" — Miércoles 16 de enero de 2008 ✓
Diario "El Heraldó" — Miércoles 16 de enero de 2008

2. ANTECEDENTES: ✓

- a. La Sociedad Carbones del Carare Ltda, posteriormente Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A, después Sociedad Portuaria del Carare S.A y hoy Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A fue titular de una concesión portuaria por 20 años otorgada por la Resolución N° 0111 del 12 de agosto de 1968 (Ver anexo N° 4), ampliada por la Resolución N° 0144 del 21 de octubre de 1968 ambas expedidas por el entonces Comandante de la Armada Nacional en uso de competencias que posteriormente fueron asumidas por la DIMAR.

Por medio de la primera de las resoluciones citadas, repetimos, se concedió concesión portuaria por 20 años y permiso a la hoy Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A para la construcción de un muelle para exportación. Puerto y Muelle de exportación que operó y funcionó desde 1968 en la Bahía Interior de Cartagena, en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y Bahía Honda.²

- b. La hoy llamada Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A así mismo fue titular de la Resolución N° 0133 del 17 de agosto de 1971 expedida por el Comandante de la Armada Nacional en uso de competencias que posteriormente fueron asumidas por la DIMAR, por medio de la cual se le concedió permiso a la sociedad antes citada para operar un muelle privado de exportación, localizado en la Bahía Interior de Cartagena, en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y Bahía Honda. (Ver anexo N° 5).

- c. La concesión otorgada inicialmente a la hoy Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A por la Resolución N° 0111 del 12 de agosto de 1968 fue prorrogada o renovada por la Resolución N° 1203 del 29 de julio de 1988 expedida por la DIMAR, autorizando nuevamente a la sociedad mencionada para ocupar por 20 años, las playas y zonas de bajamar en

² Todos los subrayados y resaltados son nuestros.

ed

un área de terreno localizado en la Bahía Interior de Cartagena, en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y Bahía Honda. (Ver anexo N° 6).

- d. El puerto operó y funcionó teniendo como base la descripción del proyecto con sus planos y anexos, que se presentaron a la DIMAR en 1964 y que sirvió de base para la expedición de las Resoluciones antes citadas.
 - e. Con base en todo lo anterior, la hoy Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A para reactivar el proyecto portuario obtuvo del Instituto Nacional de Concesiones INCO, una Autorización Temporal Portuaria concedida mediante Resolución N° 151 del 21 de marzo de 2006. (Ver anexo N° 7).
- Por medio de la figura antes mencionada se autorizaba a personas naturales o jurídicas, el uso y goce de las zonas de uso público: playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellos o éstos junto con las instalaciones portuarias existentes, si es del caso, por período de un año, mientras se surten los trámites para obtener una concesión portuaria. Lo anterior con base en lo que estaba dispuesto por la Resolución N° 001658 del 1° de julio de 2004 y por la Resolución N° 002455 del 1° de septiembre de 2004.
- f. Así mismo, y también con base en todo lo anterior, la hoy Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A obtuvo la Resolución N° 749 del 5 de diciembre de 2006 expedida por el Instituto Nacional de Concesiones INCO, mediante la cual se le aprobó una solicitud de concesión y se le fijaron las condiciones en que se le otorgaría la concesión por 30 años a la hoy Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. (Ver anexo N° 8).
 - g. Debido a que la autorización temporal se vencía, se obtuvo la renovación de la misma, hecho que se materializó mediante la Resolución N° 237 de marzo 27 de 2007 expedida por el Instituto Nacional de Concesiones INCO, y por medio de la cual se autorizaron unas obras en el puerto ubicado en la Bahía Interna de Cartagena, en el Corregimiento de Santa Ana - Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias -Departamento de Bolívar, en el sitio denominado "La Pulga" localizado entre la desembocadura del Canal del Dique y Bahía Honda. (Ver anexo N° 9).

La nueva autorización temporal antes citada, no pudo ser objeto de renovación, habida cuenta que el Ministerio de Transporte expidió el pasado 20 de diciembre de 2007 la Resolución N° 005748 por medio de la cual se dispuso, que sólo se otorgaran autorizaciones temporales a quienes estuvieron operando y hubieran tenido de manera previa un permiso, homologación o autorización vigente, para ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas.

Por la razón anterior, el INCO envió a la hoy Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A la comunicación INCO N° 005219 de mayo 21 de 2008 y la comunicación INCO N° 2008-409-007181-1 de julio 21 de 2008, en la que se expresa: *"El objetivo de la presente comunicación, es el de iniciar el proceso de reversión de la zona de uso público y de las construcciones portuarias, en virtud de la Resolución del INCO N° 237 del 27 de marzo de 2007, cuyo término venció el 27 de marzo de 2008",* proceso que se desarrolla en estos momentos, y que para los efectos se radicó ante el INCO la comunicación 2008-409-021790-2, mediante la cual y en nombre de la sociedad que represento, le hicimos llegar a la entidad antes citada, todos y cada uno de los documentos solicitados. (Ver anexo N° 10).

3. JUSTIFICACION.

3.1 Objetivos del Gobierno Nacional.

A título de preámbulo, permitámos dar a conocer lo que el Gobierno Nacional en cabeza de la Presidencia de la Republica ha expresado recientemente sobre la importancia de aumentar la inversión en el sector portuario, y su relación con la Política Nacional de Competitividad y de Logística, expedida a través de los documentos Conpes N° 3527 y N° 3547 respectivamente.

"Incentivos a la inversión y acuerdos de comercio: "Si ustedes revisan Mamonal o Barranquilla, ven aquí un florecimiento, de difícil comparación en nuestros días con cualquier país del mundo, de nuevas zonas francas, gracias a los incentivos que se han estimulado en este Gobierno".

"El país tenía 11 zonas francas y hoy tiene 40 nuevas aprobadas. Y a pesar de la crisis, en los últimos días han llegado solicitudes por otras cinco zonas francas, lo cual se debe desarrollar en los próximos tres años. Ahí tenemos la esperanza de que estos proyectos inviertan en favor del país 5 mil millones de dólares, dinero totalmente productivo".

"En puertos, para responder el tercer comentario del doctor Juan Martín, ha ayudado inmensamente no solo la renegociación de las concesiones, sino que se les ha dado el esquema de zona franca.

En los puertos cuesta muchísimo el equipo. Ese equipo, gracias al esquema de zona franca, ahora llega al país sin IVA y sin arancel. Y ya no pagan un impuesto de renta del 33 sino un impuesto de renta del 15.

Eso ha estimulado muchísimo la inversión en puertos en Colombia. Y confiamos que hemos creado un esquema que haga

a Colombia competitiva en toda esta región próxima al Canal de Panamá".³

"El tema de puertos. Yo creo que estamos presenciando un gran desatraso en puertos. Eso no es un plan promisorio, sino en plena marcha.

Se culminó la renegociación de las concesiones, y se tomó la decisión de que los puertos quiepan en la figura por la cual tanto ha luchado el Ministro Plata, que es el de las Zonas Francas especiales.

Eso le da a los puertos la posibilidad de incorporar los equipos sin pagar arancel, sin pagar IVA, y de pagar una tarifa de renta no del 33 (por ciento), como queda este año después de un proceso gradual de reducción, sino una tarifa especial del 15 por ciento".

"Yo creo que con lo que hemos hecho, Colombia se convierte en un país muy atractivo para inversión en puertos, porque el temor hace tres años era: "nosotros necesitamos inversión privada en puertos, y quieren irse a otros países de la región".⁴

"Hoy empieza el país a tener una formidable inversión en puertos.

"En todas partes hay unas inversiones portuarias bien grandes. Todos tienen el beneficio tributario de zonas francas.

Ustedes saben lo que cuestan esos equipos de los puertos. Les ayuda mucho a traer esos equipos el tratamiento de zona franca, que les permite traer los equipos sin pagar IVA y sin pagar arancel.

Y nos vuelve muy competitivos con Panamá, con Perú, con Ecuador, con países de la región que han estado buscando atraer la inversión en puertos, porque, entonces, en la zona franca la tarifa de renta queda del 15 por ciento. Es bien importante, también, el estímulo visto en el sector general de zonas francas especiales. El país históricamente había acumulado 11; hoy tenemos 37 nuevas".⁵

"Infraestructura de logística y transporte: "La estrategia de competitividad incluida en este componente busca solucionar las deficiencias identificadas en la financiación de proyectos de Infraestructura

³ Palabras del Presidente Álvaro Uribe al instalar el Congreso Nacional de Infraestructura en Cartagena. Noviembre 20 de 2008. Cartagena.

⁴ Palabras del Presidente Uribe en la presentación de los logros y desafíos para mejorar en el Doing Business. Octubre 28 de 2008. Bogotá.

⁵ Palabras del Presidente Álvaro Uribe Vélez al instalar la Tertulia sobre Crecimiento Económico. Octubre 21 de 2008. Bogotá.

y en la regulación y la normatividad asociadas al transporte de carga, la infraestructura y la logística".

En desarrollo de lo anterior, se han presentado cinco estrategias y los objetivos que complementan cada una de ellas, dentro de las cuales cabe destacar la "Financiación privada en infraestructura", que tiene como propósito fundamental "atraer mayor inversión privada para la financiación de proyectos de infraestructura" y con ello garantizar "que las acciones relacionadas con los corredores de comercio exterior respondan a una visión de mediano y largo plazo, y a un ejercicio explícito de planeación como parte de una política de Estado más que de gobierno".⁶

"Este documento (Conpes N° 3547) impulsado por el Ministerio de Transporte; el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; y como una solicitud del sector privado enmarcado en el Sistema Nacional de Competitividad, considera a la logística como el factor de articulación entre la infraestructura física y los servicios asociados a esta. "El objetivo (de la Política Nacional de Logística) se enfoca en la conformación de sistemas de transporte competentes complementarios, orientados al servicio e integrados a la economía global".

"El Estado tiene la función", "de promover mecanismos óptimos" "que faciliten y promuevan el comercio exterior colombiano", así como el de facilitar y proveer de infraestructura de transporte (puertos)" "para soportar las expectativas del crecimiento de los flujos de intercambio de bienes".

"De acuerdo con el Reporte de Competitividad Global 2007 del Foro Económico Mundial, se encuentran notables desventajas competitivas en la calidad de la infraestructura colombiana, así mismo la provisión de infraestructura es percibida como uno de los factores más desfavorables a la hora de realizar negocios en el país".⁷

3.2 Objeto de la modificación. ✓

Ahora bien, con el objeto de cumplir los trámites subsiguientes ordenados por la Resolución N° 749 del 5 de diciembre de 2006 expedida por el Instituto Nacional de Concesiones INCO, y a fin de obtener la licencia ambiental correspondiente, la sociedad que represento inició el proceso de socialización del proyecto portuario ante las distintas comunidades del Distrito de Cartagena de Indias, hecho que generó diferentes puntos de vista de controversia nacional y gubernamental, terminando el mismo, con un pronunciamiento de la Presidencia de la República de Colombia del día 3 de octubre de 2007, cuando expresó: **"Yo he tomado una decisión, y**

⁶ Documento Conpes N° 3527: Política Nacional de Competitividad y Productividad. Bogotá D.C., 23 de junio de 2008.

⁷ Documento Conpes N° 3547: Política Nacional Logística. Bogotá D.C., 27 de Octubre de 2008.

la quiero comunicar esta noche: el Gobierno Nacional que yo presido no permite al puerto carbonifero de Barrá".⁸

Sin embargo, el mismo Gobierno Nacional desde la Presidencia de la Republica de Colombia, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Minas solicitaron a los inversionistas del proyecto portuario, que **modificaran el mismo, en el sentido de que se excluyera en ese proyecto portuario como carga a manejar, el carbón, y para ello contarán y contarán con todo el apoyo institucional del Gobierno Colombiano.**

Esa es la razón fundamental de la presente solicitud de modificación, que deja así mismo vigente los argumentos que expresamos en la solicitud de concesión (**Ver anexo N° 11**) que terminó en la Resolución N° 749 del 5 de diciembre de 2006 expedida por el Instituto Nacional de Concesiones INCO, y que hoy reiteramos.

3.3 La carga como justificación.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., proyecta la construcción y operación de un terminal portuario en el costado sur de la bahía de Cartagena, comprendido entre la desembocadura del Canal del Dique en la Bahía y la Ciénaga Honda, también conocida como Bahía Honda. El lote de tierra destinado para tal fin, tiene un frente a la Bahía Interior de Cartagena y un frente al Canal del Dique, por lo que se ha decidido aprovechar esta ventaja para construir y operar un terminal marítimo sobre la Bahía y un terminal fluvial sobre el Canal del Dique. Esta configuración permite aprovechar también las economías que ofrece el transporte fluvial de las mercancías del comercio exterior desde y hacia el interior del país. (**Ver anexo N° 12**).

3.3.1. Panorama mundial

De acuerdo con UNCTAD ⁹ (2008), cerca del 80 % del volumen del comercio mundial de mercancías son transportadas vía marítima, siendo el soporte de la globalización y del comercio internacional. El volumen del comercio embarcado alcanzó en el 2007 una cifra de 8.020 millones de toneladas, que representó un incremento del 4,8% frente al año anterior, superior al crecimiento promedio anual de la década pasada, que se estimó en 3,1%. Esta fuerte demanda de servicios de transporte marítimo fue impulsada por el crecimiento mundial de la economía y del comercio internacional y, en general, por la buena marcha de la economía en los países en vía de desarrollo. El movimiento portuario de contenedores a nivel mundial creció en 2007 un 11,7% alcanzando la cifra de 485 millones de TEUs. China participó con el 28,4% de este total. Para Mayo de 2008 la flota mundial de portacontenedores llegó a unos 13,3 millones de TEUs. Esta flota incluye 54 portacontenedores con capacidades superiores a 9.000 TEUs, los cuales son operados por 5 compañías: CMA CGM (Francia),

⁸ Presidencia de la Republica de Colombia. Comunicado de Octubre 3 de 2007.

⁹ United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD. Review of Maritime Transport, 2008. Ginebra.

COSCON y CSCL (China), Maersk (Dinamarca) y MSC (Suiza). Además, 12 embarcaciones superan los 10.000 TEUs de capacidad, 8 de ellas con capacidad de 12,508 TEUs de propiedad de Maersk y 4 con capacidades entre 10.000 y 10.062 TEUs, de propiedad de COSCON.

3.3.2. Situación en el Caribe.

En cuanto al tráfico portuario a nivel de América Latina y el Caribe (Ver Tabla N° 1 del anexo N° 12), el crecimiento de la carga contenerizada de importación entre 2000 y 2007 fue muy importante en Colombia (152%), Brasil (128%) y Chile (10%). En exportaciones contenerizadas se destacaron Perú (135%), Brasil (120%) y los países de América Central (104%). (Ver Anexo N° 12).

De otra parte, es necesario mencionar la importancia del canal de Panamá por cuanto los tránsitos de embarcaciones en las diferentes rutas que lo cruzan están directamente relacionados con el tráfico portuario en el Caribe. En la ruta Asia - Costa Este de USA los operadores de la carga están prefiriendo el cruce por el canal de Panamá que utilizar el sistema intermodal entre las costas de Estados Unidos; entre los años 1999 y 2005 la participación del canal de Panamá creció del 11% al 40% en el volumen de carga movilizada por esta ruta, mientras la del sistema intermodal de USA bajó del 85% al 58% (Sociedad Portuaria Regional [SPR] de Cartagena, 2007).

En los mismos años, el volumen de carga que pasó el canal ascendió de 226 a 279,1 millones de toneladas, destacándose el transporte de contenedores, que pasó de 45 a 98 millones de toneladas. La capacidad del canal es limitada para estos volúmenes, lo que conlleva a esperas hasta de 10 días para que los buques puedan cruzarlo; con algunas mejoras en equipos que están en marcha se estima que la máxima capacidad sostenible del canal sea de 340 millones de toneladas (ACP¹⁰, 2006). La embarcación más grande que puede cruzar el canal, buque Panamax, tiene 294 metros de eslora, 32,2 metros de manga y 12,0 metros de calado, y en estas condiciones no puede enfrentar el reto que le impone el crecimiento de la demanda de transporte por el canal.

La Autoridad del Canal de Panamá estima que esta demanda podrá llegar a los 508 millones de toneladas para el año 2025 (Ver Figura N° 6 del anexo N° 12) en un escenario probable, y ante el riesgo de que las líneas navieras de las rutas transcontinentales tomen otras opciones de cruce de la banda centroamericana u otras opciones de buque, el postpanamax, por ejemplo, ha tomado la decisión de construir un tercer juego de esclusas que permita el cruce de estos buques postpanamax, a la vez que aumenta la capacidad del canal.

Con la ampliación del canal se fortalecerán los transportes de las grandes rutas navieras provenientes de Europa, Asia y de la misma zona norteamericana en buques postpanamax, que requieren instalaciones portuarias amplias y competentes y equipos adecuados de manejo de la

¹⁰ ACP. Autoridad del Canal de Panamá.

009

carga para que puedan participar en la distribución regional y subregional de las mercancías. Esto se confirma con las proyecciones de demanda de carga de Ocean Shipping Consultants para el Caribe y Centroamérica (Ver Figura N° 7 del anexo N° 12), presentadas por SPR de Cartagena (2007), en las cuales se establece una demanda de servicios portuarios para 20 millones de TEUs en los próximos 13 años.

La mayoría de los puertos pivotes regionales se encuentran en la intersección de las rutas este-oeste con las rutas norte-sur, con lo que la localización de Colombia es buena para constituir un nuevo puerto pivote regional en el corredor norte - sur del Caribe. Varios puertos del Caribe cercanos a las grandes rutas están empeñados en la captura de esta demanda de carga proyectada. Entre ellos, los de mayor opción son los de Colón, en Panamá, con tres terminales amplias y bien equipadas, el puerto de Kingston y los terminales de la zona portuaria de Cartagena. Es claro que además de contar con adecuadas instalaciones portuarias y equipos, la administración de un terminal debe desarrollar estrategias comerciales para conservar los volúmenes de carga que maneja o para ganar franjas de nuevas cargas. Por esta franja competirá el terminal marítimo de Puerto Bahía, en la bahía de Cartagena y en el ámbito del Caribe.

3.3.3. La carga en el Caribe colombiano.

La carga despachada en los puertos colombianos muestra un bajo porcentaje de uso del canal de Panamá. Los tráficos de los dos puertos que monopolizan la carga en tránsito en Colombia indican que la SPR de Buenaventura maneja el 9% de esta carga por el canal y la SPR de Cartagena apenas el 7% (Aqua & Terra, 2007). Pero, como se advirtió, lo importante es la cercanía a las grandes rutas de las líneas navieras.

En el año 2007, por todos los terminales de la zona portuaria de Cartagena se manejaron 16,3 millones de toneladas en todos los tipos de carga, siguiendo de manera muy aproximada la tendencia de la proyección de cargas que presentó INCOPLAN & PARSONS en 1999 en el Plan de Ordenamiento Físico Portuario de los Litorales Colombianos (Ver Figura N° 8 del anexo N° 12), lo cual demuestra que todavía mantiene vigencia. La línea de tendencia para extender la proyección al año 2030 muestra un óptimo grado de correlación, más de 0,99, e indica que para ese año el movimiento de carga por el puerto de Cartagena podrá alcanzar los 42 millones de toneladas.

Para el mismo año 2007, la participación del manejo de contenedores en las tres principales terminales de servicio público ¹¹ fue del 48%, alcanzando la cifra de 7,88 millones de toneladas; esta participación muestra una tendencia creciente con relación a los años anteriores. En el año 2005 la participación de los contenedores en el total de la carga fue del 41%. Ahora, considerando esta tendencia y la proyección de la figura anterior, se espera que para el año 2030 el movimiento de contenedores en la zona portuaria de Cartagena alcance la cifra de 25 millones de toneladas por año. Asumiendo un peso promedio de 10 toneladas por

¹¹ Las tres principales terminales son: SPR de Cartagena, Muelles El Bosque y CONTECAR.

contenedor, esta cifra representaría un movimiento de 2,5 millones de TEUs para el año considerado del 2030.

En cuanto a la capacidad instalada, la más sobresaliente en este aspecto es la SPR de Cartagena, con una capacidad de manejo de 1,2 millones de TEUs. Adicionalmente, la SPR de Cartagena tomó el manejo de las instalaciones portuarias de CONTECAR y ha proyectado allí la operación de este terminal con 1000 metros de muelle, 12 grúas pórticos y un área de patios para almacenamiento del orden de las 70 hectáreas, con la que aspira a manejar un total de 2,5 millones de TEUs.

3.3.4. Proyecciones de carga para Puerto Bahía

El terminal marítimo de Puerto Bahía ha dispuesto manejar en sus instalaciones carga de contenedores, carga general suelta, graneles sólidos vegetales (~~excluyendo el carbón~~) y graneles líquidos (incluyendo hidrocarburos). ~~Se plantea conseguir una pequeña fracción del mercado de carga de contenedores en el ámbito de la zona portuaria de Cartagena y del Caribe.~~ De otra parte, es el propósito de algunos de los socios del cuadro de accionistas de Puerto Bahía manejar cargas propias en los otros tipos de carga. Con base en esta información se ha preparado escenarios del movimiento de la carga considerando todos los tipos de carga señalados. El escenario probable se desarrolló teniendo en cuenta un crecimiento anual del 5%, el cual se ajusta a las proyecciones de inversión por parte de los accionistas (Ver Figura N° 9 y Tabla N° 2 del anexo N° 12). También se prepararon escenarios para sensibilizar la proyección: un escenario optimista con crecimiento anual del 6% y un escenario pesimista con crecimiento anual del 4%.

3.3.4.1. Carga de contenedores

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía desarrollará estrategias comerciales y de mercadeo para ganar una pequeña fracción de la demanda de carga adicional que se plantea para el Caribe de 20 millones de TEUs. Las proyecciones indican que en este volumen participan 13 millones de TEUs correspondientes al transbordo internacional. Adicionalmente, se prevé un crecimiento de la carga de contenedores en la zona portuaria de Cartagena, estimado por INCOPLAN del orden de los 2,5 millones de TEUs. Se plantea entonces como meta, que las estrategias de comercialización y mercadeo conseguirán una participación de menos del 1% en estos mercados, lo cual es un objetivo razonable. En la figura N° 10 y Tabla N° 3 del Anexo N° 12 se presentan estas proyecciones al horizonte del 2030.

3.3.4.2. Otras cargas

Las proyecciones para las otras cargas, como se advirtió, obedecen al ritmo de inversiones previstos por algunos de los accionistas del terminal portuario que pretenden manejar cargas propias y que van a participar del desarrollo de la zona franca industrial que se desarrollará en

el lote contiguo al de los patios del terminal (Ver Figura N° 10 y Tabla N° 3 del anexo N° 12).

4. UBICACIÓN, LINDEROS Y EXTENSIÓN DE LA ZONA DE USO PÚBLICO:

4.1 Zona de uso público marítima - portuaria y de atraque.

El área de zona de uso público marítimo para operaciones portuarias y de atraque sigue siendo la misma que fuera aprobada por la Resolución N° 749 del 5 de diciembre de 2006 expedida por el Instituto Nacional de Concesiones INCO. (Ver páginas 9, 10 y 11 del anexo N° 8). ✓
(B lotes)

4.2 Zona de uso público terrestre.

El área de zona de uso público terrestre sigue siendo la misma que fuera aprobada por la Resolución N° 749 del 5 de diciembre de 2006 expedida por el Instituto Nacional de Concesiones INCO. (Ver páginas 10 y 11 del anexo N° 8).

5. DESCRIPCIÓN DE LOS TERRENOS ADYACENTES NECESARIOS PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO.

5.1 Antecedentes.

A fin de que sirva de premisa para evaluar lo que a continuación nos permitimos expresar, es necesario tener en cuenta lo que la Ley 1ª de 1991 ha dispuesto sobre los llamados Terrenos Adyacentes:

1. El numeral 5.2 de la Ley 1ª de 1991, las denomina "zonas accesorias", a las playas y a los terrenos de bajamar.
2. El artículo 4º de la Ley 1ª de 1991, las denomina "zonas marinas accesorias", a las playas y a los terrenos de bajamar.
3. El numeral 9.2 de la Ley 1ª de 1991, las denomina "zonas adyacentes de servicio", como requisito de ubicación, linderos y extensión en la solicitud de concesión.
4. El artículo 3º del Decreto 838 de 1992, dentro de los bienes objeto de la concesión, en el literal b.-, las denomina como "Las zonas marinas accesorias a las playas y zonas de bajamar".
5. El artículo 7º del Decreto 838 de 1992, cuando hace mención al contenido de los avisos, nuevamente las denomina "zonas adyacentes de servicio", y exige la publicación de su ubicación, linderos y extensión.

Con base en lo anterior, el INCO, ha considerado en diferentes oportunidades y de manera especial el Grupo Portuario de esa prestigiosa institución, desde su creación en el año 2003, que en el proceso de

solicitud de concesión no se requiere la publicación de los terrenos aledaños, ya que los denominados terrenos adyacentes o terrenos aledaños, accesos por áreas de propiedad, zonas aledañas o accesos por las líneas adyacentes por áreas de propiedad privada que debe aportar a disponer el titular de una concesión portuaria para desarrollar el proyecto portuario, que no son y no pueden ser objeto de una concesión portuaria.

Las normas antes citadas y la interpretación sencilla que de ella se puede hacer, indican sin mayor esfuerzo intelectual, que los terrenos adyacentes o terrenos aledaños, accesos por áreas de servicio, zonas aledañas o accesos por los linderos adyacentes son predios de propiedad privada que no son y no pueden ser objeto de una concesión portuaria, y por consiguiente no requieren ni podrán requerir del cumplimiento de la exigencia de publicidad establecido en las disposiciones o normas que gobiernan y reglamentan el procedimiento de las concesiones portuarias.

Ahora bien, teniendo en cuenta lo antes expuesto, manifestamos:

- [illegible]

se aclararon y definieron los límites de la propiedad de Coal Corp Colombia.

- e.) Por otra parte, y con base en la Resolución N° 13-001-0145-2007 de fecha 28 de marzo de 2007 y el certificado de linderos y medidas N° 008147 de fecha 6 de noviembre de 2007, expedidos por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi de Cartagena, se aclararon y definieron los límites de la propiedad del otro propietario.
- f.) Con base en lo anterior y con el fin de protocolizar todo, se elaboró, firmó y registró la Escritura Pública N° 2465 de noviembre 30 de 2007 de la Notaría 5° del Circulo Notarial de Cartagena de la que hace parte los actos administrativos expedidos por el Instituto Agustín Codazzi mencionados anteriormente, incluyendo el plano que se elaboró para el efecto, y que permitió a la Oficina de Instrumentos Públicos de Cartagena, expedir con base en la Escritura Pública N° 2465, la Matricula Inmobiliaria o Certificado de Tradición N° 060-117109 en donde constan las medidas y linderos de un lote de terreno sobre la que la Sociedad Portuaria Puerto Bahía no tiene disponibilidad, con un área total de 47 hectáreas 3.353 Mts², y la Matricula Inmobiliaria o Certificado de Tradición N° 060-233091 en donde constan las medidas y linderos de un lote de terreno de propiedad de Coal Corp Colombia, con un área total de 16 hectáreas 8.983 Mts², sobre el cual, como mas adelante lo predcaremos, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía tiene disponibilidad.

5.2 Disponibilidad de los Terrenos Adyacentes.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A tiene ahora la disponibilidad sobre tres lotes de terrenos aledaños o adyacentes con un área total de 116 hectáreas + 6.054.80 M² cuyos linderos y cabidas se describen a continuación. (Ver anexo N° 13).

- ✓ Uno de los lotes con los que cuenta hoy la sociedad que represento, corresponde a parte de la zona adyacente que se presentó o se acreditó en el trámite de la Resolución N° 749 del 5 de diciembre de 2006 expedida por el Instituto Nacional de Concesiones INCO.

Con respecto al resto de los lotes que se acreditaron en el trámite de la resolución citada, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A no tiene disponibilidad sobre ellos.

Las matriculas inmobiliarias y referencias catastrales, así como las cabidas y linderos en coordenadas planas Magna-Sirgas de cada uno de los lotes, sobre los cuales la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A tiene disponibilidad, es la siguiente: (Ver anexo N° 13).

Lote N° 1: Identificado con la matricula Inmobiliaria N° 060-233091 de la Oficina de Instrumentos Públicos de Cartagena. Aunque jurídicamente es un solo predio de acuerdo al englobe realizado, tal como consta en la Escritura Pública N° 2465 de noviembre 30 de 2007 de la Notaría 5° del Circulo Notarial de Cartagena, catastralmente siguen siendo dos predios.

Cesar A. Lorduy Maldonado

Abogado

Referencia Catastral Puerto Barú 00-04-0001-0600-000. Matrícula Inmobiliaria Anterior: 060-134056. Área: 11-8983 Hectáreas. Referencia Catastral Santa Ana Puerto Barú 00-04-0001-0601-000. Matrícula Inmobiliaria Anterior: 060-11503, que sumados tienen un área física total de 16 Has + 8.983 m² (Ver anexo N° 14), descrito sus linderos por las siguientes coordenadas planas Magna-Sirgas: (Ver anexo N° 15).

168.983 m²

LOTE - 1				
Pto. No.	COORDENADAS PLANAS EN MAGNA SIRGAS		COORDENADAS GEOGRAFICAS (WGS 84)	
	NORTE	ESTE	LATITUD	LONGITUD
1	1629446.896	840888.925	10° 17' 20.31456" N	75° 31' 54.22328" W
2	1629801.132	840733.444	10° 17' 15.5800" N	75° 31' 52.70624" W
3	1629656.577	840761.809	10° 17' 10.88458" N	75° 31' 51.08006" W
4	1629663.416	840805.181	10° 17' 8.84627" N	75° 31' 47.32872" W
5	1629589.49	840806.517	10° 17' 8.72005" N	75° 31' 46.98856" W
14	1629480.893	840481.905	10° 17' 4.48896" N	75° 32' 0.89831" W
15	1629668.217	840333.828	10° 17' 7.9751" N	75° 32' 5.76745" W
16	1629610.711	840280.488	10° 17' 9.31827" N	75° 32' 7.52572" W
17	1629586.208	840197.577	10° 17' 8.51171" N	75° 32' 10.24302" W
18	1629441.453	840186.23	10° 17' 10.3016" N	75° 32' 11.28436" W
1	1629446.896	840888.925	10° 17' 20.31456" N	75° 31' 54.22328" W

Lote N° 2: Identificado con la matrícula inmobiliaria N° 060-112250 de la Oficina de Instrumentos Públicos de Cartagena. Referencia Catastral N° 00-04-0001-0592-000. Escritura N° 1.683 del 28 de junio de 2007 de la Notaria 1ª del Circuito Notarial de Cartagena, cuya cabida superficial tiene un área total de 95 Has + 7.743.60 m² (Ver anexo N° 16), descrito sus linderos por las siguientes coordenadas planas Magna-Sirgas: (Ver anexo N° 15).

957.743 m²

LOTE - 2				
5	1629589.49	840806.517	10° 17' 8.72005" N	75° 31' 46.98856" W
6	1629654.946	841383.18	10° 17' 10.92" N	75° 31' 31.30605" W
7	1629682.007	841595.862	10° 17' 11.8317" N	75° 31' 24.31908" W
9	1629420.953	841858.905	10° 17' 3.33283" N	75° 31' 25.48796" W
8	1629435.306	841860.481	10° 17' 5.76867" N	75° 31' 22.17209" W
10	1629222.596	841765.786	10° 16' 56.90702" N	75° 31' 18.67212" W
11	1628746.054	840902.738	10° 16' 41.24477" N	75° 31' 46.95433" W
12	1628335.821	839723.785	10° 16' 27.74921" N	75° 32' 25.62433" W
13	1628438.272	839786.878	10° 16' 31.08829" N	75° 32' 28.60013" W
14	1629480.893	840481.905	10° 17' 4.48896" N	75° 32' 0.89831" W
5	1629589.49	840806.517	10° 17' 8.72005" N	75° 31' 46.98856" W

Lote N° 3: Identificado con la matrícula inmobiliaria N° 060-0069613 de la Oficina de Instrumentos Públicos de Cartagena. Referencia Catastral N° 00-04-001-0593-000. Escritura N° 1.682 del 28 de junio de 2007 de la Notaria 1ª del Circuito Notarial de Cartagena, cuya cabida superficial tiene un área total de 3 Has + 9.328 m² (Ver anexo N° 17), descrito sus linderos por las siguientes coordenadas planas Magna-Sirgas: (Ver anexo N° 15).

39.328 m²

Ver Anexo 13

012

LOTE - 3					
6	1629654.946	841993.10	10° 17' 10.92" N	75° 31' 31.30605" W	
7	1629662.007	841996.952	10° 17' 11.8317" N	75° 31' 24.31908" W	
8	1629495.306	841880.481	10° 17' 5.76857" N	75° 31' 22.17209" W	
9	1629420.963	841859.866	10° 17' 3.33283" N	75° 31' 25.46798" W	
6	1629654.946	841993.10	10° 17' 10.92" N	75° 31' 31.30605" W	

6. SÍNTESIS DESCRIPTIVA DEL PROYECTO:

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A es titular de la Resolución N° 749 del 5 de diciembre de 2006 expedida por el Instituto Nacional de Concesiones INCO por medio de la cual se le aprobó una concesión portuaria inicialmente para el manejo exclusivo de carbón en la Bahía Interior de Cartagena en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar, presenta a consideración del Instituto Nacional de Concesiones INCO una actualización o modificación de su proyecto portuario, a fin de excluir el manejo de carbón por el proyecto portuario inicialmente presentado y aprobado, y como consecuencia de ello ajustarlo a las nuevas políticas portuarias nacionales y a las condiciones y exigencias de los servicios portuarios impuestos por el transporte marítimo nacional e internacional, y para tal fin ha rediseñado las instalaciones portuarias inicialmente aprobadas para convertirlas en un Terminal Multipropósito privado de servicio público que permitirá brindar las facilidades necesarias para atender las nuevas cargas (excepto carbón) y los nuevos servicios incluidos, así como el atraque de buques tipo Panamax y tipo Handy. (Ver anexo N° 12).

7. ESPECIFICACIONES TECNICAS:

La operación para cargue y/o descargue, manejo y almacenamiento, se hará con equipos especializados para cada tipo de carga, utilizando para ello equipos con tecnología amigable y sostenible con el medio ambiente.

El muelle contará con dos posiciones de atraque con el fin de facilitar las maniobras de atraque y desatraque de los buques, así mismo se contará con sistemas especiales de cargue y/o descargue de carga general y contenedores; cargue y/o descargue, almacenamiento y manejo de graneles (excepto carbón) sólidos de origen vegetal y líquidos de origen mineral o vegetal (incluyendo hidrocarburos). (Ver anexo N° 12).

El proyecto portuario, se desarrollara en diferentes etapas, para la primera fase se contempla lo siguiente:

7.1 Alcance de la primera etapa ✓

En esta Etapa se construirá una posición de atraque en una longitud de 320 m de muelle correspondiente al costado occidental de la plataforma portuaria. También, se construirá el viaducto occidental de los dos planeados. Por lo tanto, en esta primera fase se conforma una solución en

forma de L invertida (Ver Figura 11 en anexo N° 12). Además, se habilitará en tierra la zona aledaña al viaducto para el almacenamiento de contenedores. La zona costado oriente quedará habilitada para el manejo de carga general durante esta primera etapa, para acondicionarse luego durante la Etapa 2 para el manejo de contenedores. Adicionalmente, se construirán las zonas administrativas y las circulaciones necesarias en esta etapa. (Ver anexo N° 12).

7.2 Buque de diseño.

Este muelle estará habilitado para recibir embarcaciones del tipo Post-Panamax, es decir, aquellas embarcaciones que sobrepasan las dimensiones del actual canal de Panamá; estas son: manga de 32,20 m, eslora de 290 m y calado de 12,00 m. Teniendo en cuenta las profundidades existentes en el sitio donde se ubicará el muelle y que fueron obtenidas en los levantamientos de campo, el calado máximo de las embarcaciones que atracarán allí será de 14,50 m; en teoría, permitirá recibir embarcaciones de más de 8.000 TEUs. Sin embargo, estas embarcaciones no son el mercado objetivo del puerto y en términos prácticos se establece como buque de diseño el que se está indicando en la Tabla 4. (Ver Tabla 4 en anexo N° 12).

7.3 Capacidad del Terminal

El terminal podrá recibir barcos portacontenedores principalmente y un barco para hidrocarburos cada 15 días. Para el cálculo de la capacidad máxima de carga que puede recibir el muelle se tiene en cuenta además de las características del buque de diseño, el número de grúas pórtico que atenderán al barco, la velocidad con la que operen, así como la composición estimada de contenedores de 20 y de 40 pies de longitud. Para el análisis se determina que cada barco será atendido por dos grúas pórtico con una capacidad para realizar 25 movimientos por hora. Se estima que el 50% de contenedores es de 20 pies y el 50% de 40 pies. El barco de hidrocarburos será atendido con una rata de cargue/descargue de 2.800 ton/hora.

De acuerdo con este análisis, el muelle marítimo en la Etapa 1 estará en capacidad de manejar un máximo de 2,68 millones de toneladas (unos 223.000 contenedores de 20 pies) en carga contenerizada y unas 940 mil toneladas en hidrocarburos al año (Tabla 5). (Ver Tabla 5 en anexo N° 12).

7.4 Muelle - Características de diseño

7.4.1 Características de diseño

Para el atraque de las embarcaciones en la Etapa 1 se construirá una plataforma de concreto de 320 metros de longitud por 54,92 metros de ancho (Ver Figura 21 del anexo N° 12), calculada para recibir barcos tipo Post-Panamax, para soportar grúas pórtico y resistir grúas móviles de última generación. El nivel superior de la plataforma estará en la cota +2,5

8/3

metros sobre el nivel promedio de aguas mínimas. El ancho de la plataforma permitirá la circulación de 6 carriles al interior de los apoyos de las grúas pórtico y de 4 carriles en la parte exterior, uno por cada grúa pórtico esperada en un futuro. También permitirá que los camiones circulen y realicen giros adecuados sobre el muelle. (Ver Figura 21 del anexo N° 12).

La estructura del muelle consistirá en una losa de concreto reforzado de 0,4 m de ancho, apoyada sobre un retícula de vigas longitudinales de 1,0 m de ancho por 1,2 m de alto y vigas transversales de 1,2 m de ancho por 1,2 m de alto, que a su vez se apoyan sobre una cuadrícula de pilotes 0,8 x 0,8 m.

Las grúas pórtico serán de tipo Post-Panamax, apoyadas sobre rieles separados 30,48 m (100 pies) entre sí. Los rieles se ubicarán sobre 2 vigas carrileras de 1,4 m de alto por 1,2 m de ancho, una en el lado tierra y otra en el lado mar. Las vigas transversales son de 1,2 m de alto por 1,2 m de ancho. Las longitudinales son de 1,2 m de alto por 1,0 m de ancho. Se utilizarán pilotes pretensados en concreto de 350 kg/cm² de resistencia, reforzados longitudinalmente con acero de tensionamiento, de 0,8 m x 0,8 m, aligerados, y de una longitud de 35 m. Los pilotes formarán una cuadrícula espaciada cada 6 m en el sentido longitudinal del muelle y cada 5,08 en el sentido transversal del muelle. En las vigas carrilera los pilotes se encuentran separados 3,0 m entre sí.

7.4.2 Viaducto

En la primera etapa se construirá un viaducto de 197 m de largo y 20 m de ancho, con 4 carriles de circulación, adecuados para la entrada y la salida de vehículos de la plataforma de atraque (Figura 22). El viaducto contará con barandas metálicas, andén en concreto, tablero en concreto reforzado, vigas longitudinales, cabezales en concreto y pilotes de soporte. Sobre la plataforma se ubicarán dos barandas metálicas laterales, dos andenes peatonales y dos carriles de circulación en cada sentido. (Ver Figura 22 del anexo N° 12). El viaducto consistirá en una losa de concreto reforzado de 0,25 m de altura y 20 m de ancho, apoyada sobre 4 vigas longitudinales en concreto pre-esforzado. Las vigas longitudinales se apoyarán sobre cabezales en concreto, separados 20 m entre sí. 4 pilotes en concreto de 0,8 m x 0,8 m sirven de apoyo a cada uno de los cabezales.

8. MODALIDAD DE OPERACIÓN:

Como consecuencia de excluirse el carbón como carga por el proyecto portuario inicialmente aprobado por la Resolución N° 749 del 5 de diciembre de 2006 expedida por el Instituto Nacional de Concesiones INCO a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A y debido a la inclusión de nuevas cargas por el proyecto portuario que se ha rediseñado, las modalidades de operación para cargue y/o descargue, almacenamiento y manejo se hará con equipos especializados para cada tipo de carga, utilizando para ello equipos con tecnología amigable y sostenible con el medio ambiente, y en resumen serán las siguientes: para la carga de importación, los

contenedores y la carga general suelta serán desembarcados en muelle con las grúas pórticos y móviles y llevados al patio de almacenamiento; la carga en tránsito será dispuesta en los patios correspondientes y el resto será transportado hasta los patios del terminal sobre el canal del Dique para su embarque en los convoyes del transporte fluvial. Los graneles líquidos serán bombeados directamente a los tanques de almacenamiento dispuestos en los patios del terminal fluvial; en los patios del terminal marítimo se construirán dos tanques que cumplirán la función de reserva y de compensación del bombeo. La carga de exportación de contenedores y carga general suelta cumplirá un ciclo inverso al de la carga de importación. (Ver anexo N° 12).

9. VOLUMEN Y CLASE DE CARGA:

Como consecuencia de excluirse el carbón como carga por el proyecto portuario inicialmente aprobado por la Resolución N° 749 del 5 de diciembre de 2006 expedida por el Instituto Nacional de Concesiones INCO a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A y debido a la inclusión de nuevas cargas por el proyecto portuario que se ha rediseñado, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A tiene la intención de movilizar por las instalaciones actuales o las que requiera construir, otras cargas clasificadas como carga general suelta y en contenedores, así como graneles (excepto carbón) sólidos de origen vegetal y líquidos de origen mineral o vegetal (incluyendo hidrocarburos).

Al finalizar las obras civiles y todas las facilidades del puerto éste estará en la capacidad de manejar 150.000 TEU anuales, 300.000 MT/año de carga general, 300.000 MT/año de granel (excepto carbón) sólido de origen vegetal y 300.000 MT/año de granel líquido de origen mineral o vegetal (incluyendo hidrocarburos) cumpliendo con las regulaciones nacionales e internacionales y manteniendo un compromiso permanente y sostenible con el medio ambiente.

El terminal podrá recibir barcos portacontenedores principalmente y un barco para hidrocarburos cada 15 días. Para el cálculo de la capacidad máxima de carga que puede recibir el muelle se tiene en cuenta además de las características del buque de diseño, el número de grúas pórtico que atenderán al barco, la velocidad con la que operen, así como la composición estimada de contenedores de 20 y de 40 pies de longitud.

Para el análisis se determina que cada barco será atendido por dos grúas pórtico con una capacidad para realizar 25 movimientos por hora. Se estima que el 50% de contenedores es de 20 pies y el 50% de 40 pies. El barco de hidrocarburos será atendido con una rata de cargue/descargue de 2.800 ton/hora.

De acuerdo con este análisis, el muelle marítimo en la Etapa 1 estará en capacidad de manejar un máximo de 2,68 millones de toneladas (unos 223.000 contenedores de 20 pies) en carga contenerizada y unas 940 mil

toneladas en hidrocarburos al año (Tabla 5). (Ver Tabla N° 5 del anexo N° 12).

10. TIPO DE SERVICIO:

Por las instalaciones portuarias se prestará servicio al público en general. ✓

11. LICENCIA AMBIENTAL.

El proyecto de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A se encuentra enmarcado desde el punto de vista ambiental por lo dispuesto en el numeral 4° y parágrafo 1° del artículo 52 de la Ley 99 de 1993, reglamentada por el Decreto 1220 de 1995.

En cumplimiento de lo anterior, la sociedad que represento presentará a consideración de las autoridades ambientales todos y cada uno de los requisitos exigidos por la disposiciones antes citadas. ✓

En desarrollo de lo anterior, la sociedad que represento ha presentado al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial solicitud de ✓ términos de referencia y pronunciamiento de la misma autoridad antes citada acerca de si el proyecto ampliamente descrito en el presente documento requiere o no Diagnostico Ambiental de Alternativas, solicitudes sobre las que el Ministerio citado se pronunció y con base en ello, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A se encuentra ejecutando el estudio de impacto ambiental. (Ver anexo N° 18).

12. PAZ Y SALVO POR CONCEPTO DE CONTRAPRESTACIÓN: ✓

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A se encuentra a paz y salvo con la Nación por concepto de cualquier tipo de tasa o contraprestación, y en tal sentido así lo manifestamos, habida cuenta que ha pagado los valores que ordenó la Resolución N° 151 del 21 de marzo de 2006 renovada por la Resolución N° 237 de marzo 27 de 2007 expedida por el Instituto Nacional de Concesiones INCO, y por medio de la cual se le concedió autorización temporal portuaria a la sociedad Carbones del Carare S.A hoy Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.

13. INVENTARIO Y AVALUÓ COMERCIAL:

En la zona de uso público que se solicitó en concesión se encontró una infraestructura que es objeto de reversión en los términos contemplados en la Resolución N° 237 de marzo 27 de 2007 expedida por el Instituto Nacional de Concesiones INCO, la cual se solicita sea entregada a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., como parte de la concesión, cuya modificación estamos solicitando mediante el presente documento.

La citada estructura fue avaluada nuevamente por la firma Inversiones Gómez Pombo y Cía S en C miembros de la Lonja de Propiedad Raíz de Cartagena, inscrito en el registro nacional de evaluadores con matrícula R.N.A. 021 (Ver anexo N° 19).

Adicionalmente, nos permitimos hacer entrega de un avalúo de los predios, sobre los que tiene disponibilidad la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., elaborado por la firma ARAUJO & SEGOVIA, miembros de la Lonja de Propiedad de Cartagena e inscrita en el registro nacional de avaluadores. (Ver anexo N° 20).

14. EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN DE LA SOCIEDAD:

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A, antes Sociedad Carbones del Carare Ltda, posteriormente Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A y después Sociedad Portuaria del Carare S.A fue creada mediante Escritura Pública N° 3534 del 24 de julio de 1963 otorgada en la Notaría 9ª de Bogotá, transformada en Sociedad Anónima mediante Escritura Pública N° 4332 de la Notaría 4 de Bogotá e inscrita en la Cámara de Comercio de la misma ciudad bajo el número 1022076 del libro IX y Matrícula Mercantil N° 00050462. Posteriormente se transformó en Sociedad Portuaria de acuerdo con la Escritura Pública N° 1153 del 4 de abril de 2006 de la Notaría 4 de la ciudad de Bogotá, inscrita nuevamente el 10 de abril de 2006 bajo el N° 1049433 del libro IX de la Cámara de Comercio de Bogotá. (Ver anexo N° 21).

15. INFORMACIÓN FINANCIERA:

Para completar los requisitos exigidos por la Ley 1ª y sus decretos reglamentarios anexamos la información financiera representada en un flujo de caja a 30 años. (Ver anexo N° 22).

16. PÓLIZA O GARANTIA DE SERIEDAD.

Con el objeto de Garantizar a la Nación a través del Instituto Nacional de Concesiones -INCO - la seriedad de la propuesta de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A en el sentido de que construirá las obras anunciadas en la presente solicitud de modificación, una vez se firme el contrato de concesión respectivo, en los términos de la resolución de aprobación de la misma y con base en el artículo 5º del Decreto N° 708 de abril 27 de 1992 que reglamenta la Ley 1ª de 1991, nos permitimos anexar la Póliza de Seguro de Cumplimiento N° 8001023696 expedida por la Compañía de Seguros Colpatría. (Ver anexo N° 23).

17. NOTIFICACIONES:

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A recibe notificaciones en la siguiente dirección: Carrera 54 N° 68-196 Oficina 404. Barranquilla. Fax (95) 3565198 – Tel: (95) 3693788. Correo Electrónico: clorduy@etb.net.co

18. ANEXOS A LA SOLICITUD.

- 1 Poder otorgado en debida forma por la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA S.A antes SOCIEDAD PORTUARIA CARBONES DEL

CARARE S.A, y posteriormente SOCIEDAD PORTUARIA DEL CARARE S.A.

- 9/5
- 2 Publicaciones o avisos de prensa: Primer Aviso.
 - 3 Publicaciones o avisos de prensa: Segundo Aviso.
 - 4 Resolución N° 0111 del 12 de agosto de 1968 por medio de la cual se concedió concesión portuaria por 20 años, ampliada por la Resolución N° 0144 del 21 de octubre de 1968 por medio de la cual se otorgó permisos para la construcción de un muelle para exportación. Ambas expedidas por el entonces Comandante de la Armada Nacional en uso de competencias que posteriormente fueron asumidas por la DIMAR.
 - 5 Resolución N° 0133 del 17 de agosto de 1971 expedida por el Comandante de la Armada Nacional en uso de competencias que posteriormente fueron asumidas por la DIMAR, por medio de la cual se le concedió permiso a la sociedad antes citada para operar un muelle privado de exportación.
 - 6 Resolución N° 1203 del 29 de julio de 1988 expedida por la DIMAR, autorizando nuevamente una concesión a la sociedad mencionada para ocupar por 20 años, las playas y zonas de bajamar.
 - 7 Resolución N° 151 del 21 de marzo de 2006 por medio de la cual el INCO otorgó Autorización Temporal Portuaria mientras se surtían los trámites para obtener una nueva concesión portuaria.
 - 8 Resolución N° 749 del 5 de diciembre de 2006 expedida por el Instituto Nacional de Concesiones INCO, mediante la cual se le aprobó la solicitud de concesión a la hoy Sociedad Portuaria Puerto Bahía y se le fijaron las condiciones en que se firmaría el contrato de concesión por 30 años.
 - 9 Resolución N° 237 de marzo 27 de 2007 expedida por el Instituto Nacional de Concesiones INCO, y por medio de la cual se renovó la Autorización Temporal Portuaria.
 - 10 Comunicación al INCO N° 2008-409-021790-2, mediante la cual se le hace llegar a la entidad antes citada, todos y cada uno de los documentos solicitados como consecuencia de haberse vencido la resolución mencionada en el punto anterior.
 - 11 Solicitud al INCO que sirvió de base para que esa entidad expidiera la Resolución N° 749 del 5 de diciembre de 2006.
 - 12 Diseño Conceptual - Proyecto Portuario Puerto Bahía, elaborado por INCOPLAN.

- 13 Contrato de Arrendamiento** entre las sociedades COALCORP COLOMBIA, antes PANAMERICAN PORTS y COAL CORP LTD, con la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA S.A.
- 14 Lote N° 1:** Matricula Inmobiliaria N° 060-233091 de la Oficina de Instrumentos Públicos de Cartagena. Escritura Pública N° 2465 de noviembre 30 de 2007 de la Notaria 5° del Circulo Notarial de Cartagena. Referencia Catastral Puerto Barú 00-04-0001-0600-000.
- 15 Plano** con las Coordenadas Magnas Sirgas de cada uno de los lotes adyacentes, sobre los cuales la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A tiene disponibilidad, acompañado de la correspondiente cartera topográfica.
- 16 Lote N° 2:** Matricula Inmobiliaria N° 060-112250 de la Oficina de Instrumentos Públicos de Cartagena. Referencia Catastral N° 00-04-0001-0592-000. Escritura N° 1.683 del 28 de junio de 2007 de la Notaria 1ª del Circulo Notarial de Cartagena.
- 17 Lote N° 3:** Matricula Inmobiliaria N° 060-0069613 de la Oficina de Instrumentos Públicos de Cartagena. Referencia Catastral N° 00-04-001-0593-000. Escritura N° 1.682 del 28 de junio de 2007 de la Notaria 1ª del Circulo Notarial de Cartagena.
- 18 Comunicaciones** al y del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, relacionadas con el trámite en curso, correspondiente a la obtención de la licencia ambiental.
- 19 Avalúo** practicado por la firma Inversiones Gómez Pombo y Cia S en C miembros de la Lonja de Propiedad Raíz de Cartagena, inscrito en el registro nacional de evaluadores con matrícula R.N.A. 021.
- 20 Avalúo** de los predios, sobre los que tiene disponibilidad la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A, elaborado por la firma ARAUJO & SEGOVIA, miembros de la Lonja de Propiedad de Cartagena e inscrita en el registro nacional de evaluadores.
- 21 Certificado de Existencia y Representación Legal** de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A, antes Sociedad Carbones del Carare Ltda, posteriormente Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A y después Sociedad Portuaria del Carare S.A.
- 22 Información financiera** representada en un flujo de caja a 30 años.
- 23 Póliza de Seguro de Cumplimiento** N° 8001023696 expedida por la Compañía de Seguros Colpatria S.A a fin de garantizar la seriedad de la propuesta presentada por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A en el sentido de que se construirán las obras anunciadas en la solicitud de modificación, una vez se firme el contrato de concesión respectivo.

*Cesar A. Lorduy Maldonado*²³
Abogado

132

Finalmente me permito manifestar, que en desarrollo del artículo 6° del Decreto N° 838 de 1992 reglamentario de la Ley 1ª de 1991, hago llegar a su Honorable Despacho un original y seis (6) copias con todos los anexos y/o soportes probatorios, de la presente solicitud.

0/6

Cordialmente,



CESAR A LORDUY MALDONADO
C.C. 8.667.215 de Barranquilla.
T.P 45.869 de Minjusticia.

0/7

PRUEBA DOCUMENTAL NÚMERO 6

NOTICIAS CONSTRUCCION E INAGURACION PUERTO BAHIA

6.1. EL UNIVERSAL 26 AGOSTO DE 2015. "EL PRESIDENTE SANTOS INAGURA PUERTO BAHIA"

6.2 EL UNIVERSAL. 28 DE AGOSTO DE 2015. "GERMAN VARGAS LLERAS INAGURA EL NUEVO PUERTO MODAL EN CARTAGENA"

6.3 EL UNIVERSAL. 31 AGOSTO DE 2015 "PUERTO BAHIA INIÓ SUS OPERACIONES"



EL UNIVERSAL

184

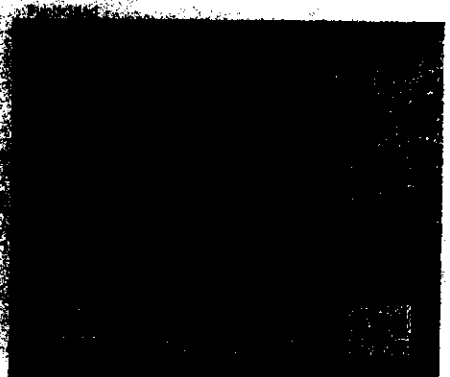
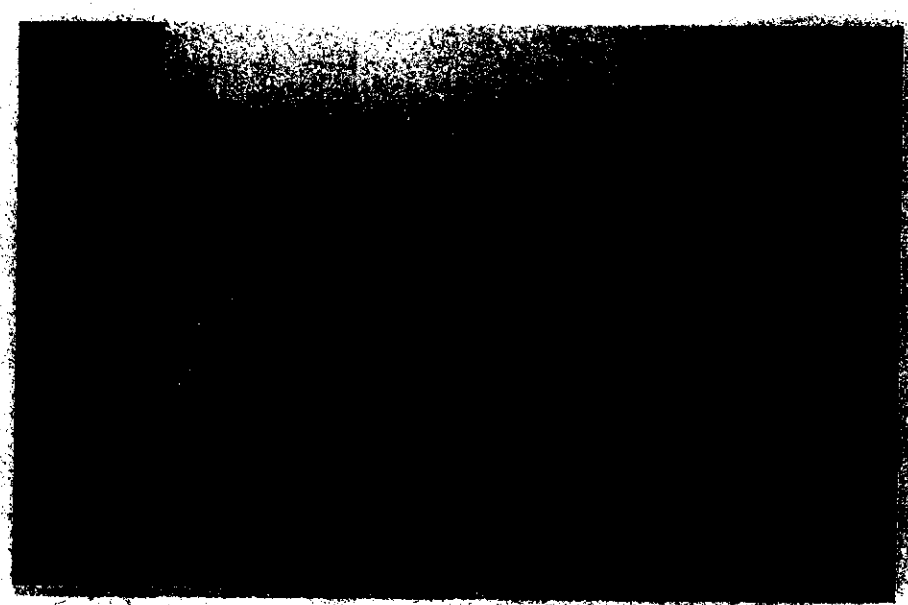
0/0

Proceso de paz | Transcaribe | Juegos Olímpicos 2016

Publicidad | @Cubvital |

El presidente Santos inaugura a Puerto Bahía

REDACCIÓN ECONÓMICA | @ElUniversalCtg | <https://twitter.com/ElUniversalCtg> | Cartagena | 26 de Agosto de 2015 12:07 am



http://www.eluniversal.com.co/sites/default/files/201508/puerto_bahia_2.jpg

408 | G+ | 19 | 2

<http://www.eluniversal.com.co/print/305533>

El más moderno puerto multimodal de Cartagena será inaugurado este viernes en Barú, por el presidente de la República, Juan Manuel Santos. La ceremonia se programó para las 10:00 a.m. en las nuevas instalaciones portuarias en cuya construcción se invirtieron 550 millones de dólares y fue ejecutado en un tiempo de casi tres años.

El nuevo puerto consta de dos muelles: uno para la operación de carga líquida, que permite el atraque de enormes tanqueros que vengan a abastecerse de hidrocarburos o que traigan ese tipo de carga de importación. Igualmente posee un muelle para carga seca o general.

En un lote de más de 100 hectáreas, el puerto se complementa con tanque de almacenamiento de crudo, patios para carga contenerizada y general, y área para recibir carotranques que traen crudos desde el interior del país, entre otras áreas operativas y administrativas.

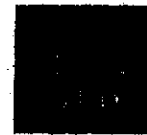
La primera operación de desembarque en el muelle de líquidos de Puerto Bahía se realizó en junio pasado con el arribo del tanquero de bandera danesa Hafnia Phoenix, que trajo a esas instalaciones con 300 mil barriles de nafta. Con esa operación también empezaron las pruebas operativas de ese terminal multimodal.

Otros invitados

Juan Pablo Cepeda, gerente de Puerto Bahía, señaló que a la ceremonia de este viernes también asistirán el vicepresidente de la República, Germán Vargas Lleras; los ministros de Transporte, Natalia Abello Vives; de Comercio, Industria y Turismo, Celia Álvarez-Correa, y los viceministros de Transporte e Infraestructura, el gobernador Juan Carlos Gossain, el alcalde Dionisio Vélez, entre otros invitados.

SUTARGET

Exclusivo Club House



El futuro de Barranquilla está frente al mar
novaterraoccancy.com



Libérate de tus gafas
¿Sufres de miopía, hipermetropía o astigmatismo?
liberatedetugafas.com/



¡Respira el mar!
SOHO BEACH, 130 apartamentos en Playa Mendoza
habitatpci.com



Sonrisa Perfecta Dental
Hacer Sonreír Cuesta muy poco
sonrisaperfecta.com.co

INSTAGRAM

El Universal | <https://www.instagram.com/eluniversal>

Notas recomendadas



A la cárcel abogado que falsificó documentos para apropiarse de tierras de Barú



"A duplicar la base exportable": Juan Manuel Santos



Joven muere tras ser aplastado por máquina pesada



Quién es Juan Manuel Santos Calderón

[Sociedad Portuaria Puerto Bahía \(/temas/sociedad-portuaria-puerto-bahia\)](#)

[Fundación Puerto Bahía \(/temas/fundacion-puerto-bahia\)](#)

Comentarios (408)

G+ 19

2



[\(https://www.instagram.com/p/BI_t99/\)](https://www.instagram.com/p/BI_t99/)



[\(https://www.instagram.com/p/BI-E6_h4T/\)](https://www.instagram.com/p/BI-E6_h4T/)



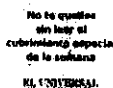
[\(https://www.instagram.com/p/BI8P11/\)](https://www.instagram.com/p/BI8P11/)



[\(https://www.instagram.com/p/BI7asx/\)](https://www.instagram.com/p/BI7asx/)



[\(https://www.instagram.com/p/BI3c4I/\)](https://www.instagram.com/p/BI3c4I/)



[\(https://www.instagram.com/p/BI1GD/\)](https://www.instagram.com/p/BI1GD/)



[\(https://www.instagram.com/p/BI1EoK/\)](https://www.instagram.com/p/BI1EoK/)



[\(https://www.instagram.com/p/BIxtNnSQ/\)](https://www.instagram.com/p/BIxtNnSQ/)



[\(https://www.instagram.com/p/BIwBh/\)](https://www.instagram.com/p/BIwBh/)

Expresa su opinión, participe enviando sus comentarios.

Los comentarios aquí publicados son responsabilidad de los usuarios y no reflejan la opinión de www.eluniversal.com.co. Los usuarios asumen el deber de velar por el cumplimiento de las condiciones de uso (<http://www.eluniversal.com.co/terminos-y-condiciones>) y el cumplimiento de las leyes de www.eluniversal.com.co y portales asociados.

Para enviar comentarios

0

Comentarios

CESGOJIM@HOTMAIL.COM comentó el Mié, 08/26/2015 - 01:19
PUERTO BAHIA

EL UNIVERSAL

496

Proceso de paz Transcaribe Juegos Olímpicos 2016

El Universal | 28 de agosto de 2015 12:00 pm

Germán Vargas Lleras inaugura el nuevo puerto multimodal de Cartagena

EL UNIVERSAL | [ElUniversalCtg \(https://twitter.com/ElUniversalCtg\)](https://twitter.com/ElUniversalCtg) | Cartagena | 28 de agosto de 2015 12:00 pm



http://www.eluniversal.com.co/sites/default/files/201508/puerto_bahia.jpg

Compartir en:

G+ 3

1

<http://www.eluniversal.com.co/print/305789>

Con la presencia del vicepresidente de la República, Germán Vargas Lleras, el viceministro de Infraestructura, Iván Martínez Ibarra y el alcalde Dionisio Vélez se inaugura en estos momentos el nuevo puerto multimodal de Cartagena, Puerto Bahía.

La terminal multimodal PuertoBahía comenzó hoy sus operaciones. En el evento también se encuentran socios y representantes de las comunidades de Pasacaballo, Barú, Bocachica, etc. [Puerto Bahía: más competitividad portuaria para Cartagena y Colombia

<http://www.eluniversal.com.co/economica/puerto-bahia-mas-competitividad-portuaria-para-cartagena-y-colombia-204129>]

El nuevo puerto consta de dos muelles: uno para la operación de carga líquida, que permite el atraque de enormes tanqueros que vengan a abastecerse de hidrocarburos o que traigan ese tipo de carga de importación. Igualmente posee un muelle para carga seca o general.

La obra, cuya construcción duró casi tres años, se invirtieron 585 millones de dólares y permitió la vinculación de 2.300 personas en la fase de construcción; mientras que en su operación están laborando 230 empleados.

En su primer mes de pre-operaciones Puerto Bahía recibió cuatro buques tanque: 3 de importación que sumaron 669 mil barriles de nafta y uno para exportación con 148 mil barriles de crudo.

"Como un nuevo nodo logístico que se traduce en menores costos para la industria nacional, que le aporta valor y competitividad a la ciudad y el país", calificó Juan Ricardo Noero, Presidente de Puerto Bahía.

Publicidad

Publicidad

SUGERENCIAS



Vive frente al mar

Novaterra Club House termina Inversión B/Quilía
novaterraclubcity.com



Invierta en Cartagena

Capitalice seguro en un Condominio exclusivo, Var KaribanaCartagena.com/



para que una Destructora?

100% calidad y tecnología Alemana
equiflex.com.co



Libérate de tus gafas

¿Sufres de miopía, hipermetropía o astigmatismo?
liberatedetusgafas.com/

INSTAGRAM

El Universal



Cartagena, Colombia | Viernes, 26 de agosto de 2016 | Edición: 1000

Síguenos en    

EL UNIVERSAL

187

Proceso de paz Transcaribe Juegos Olímpicos 2016

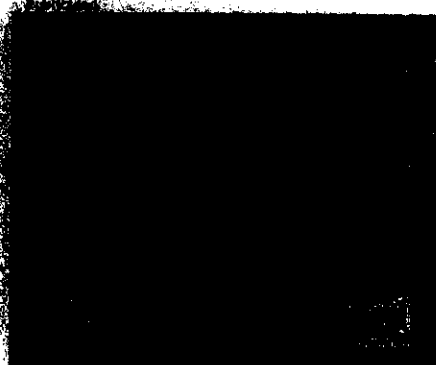
San Juan Club Vital 

El presidente Santos inaugura a Puerto Bahía

REDACCIÓN ECONÓMICA | @ElUniversalCtg (<https://twitter.com/ElUniversalCtg>) | Cartagena | 26 de Agosto de 2016 12:07 am



http://www.eluniversal.com.co/sites/default/files/201508/puerto_bahia_2.jpg



Compartir en:  408

G+ 19

2

 (<http://www.eluniversal.com.co/print/305533>)

El más moderno puerto multimodal de Cartagena será inaugurado este viernes en Barú, por el presidente de la República, Juan Manuel Santos. La ceremonia se programó para las 10:00 a.m. en las nuevas instalaciones portuarias en cuya construcción se invirtieron 550 millones de dólares y fue ejecutado en un tiempo de casi tres años.

El nuevo puerto consta de dos muelles: uno para la operación de carga líquida, que permite el atraque de enormes tanqueros que vengan a abastecerse de hidrocarburos o que traigan ese tipo de carga de importación. Igualmente posee un muelle para carga seca o general.

En un lote de más de 100 hectáreas, el puerto se complementa con tanque de almacenamiento de crudo, patios para carga contenerizada y general, y área para recibir carrotaques que traen crudos desde el interior del país, entre otras áreas operativas y administrativas.

La primera operación de desembarque en el muelle de líquidos de Puerto Bahía se realizó en junio pasado con el arribo del tanquero de bandera danesa Hafnia Phoenix, que trajo a esas instalaciones con 300 mil barriles de nafta. Con esa operación también empezaron las pruebas operativas de ese terminal multimodal.

Otros invitados

Juan Pablo Cepeda, gerente de Puerto Bahía, señaló que a la ceremonia de este viernes también asistirán el vicepresidente de la República, Germán Vargas Lleras; los ministros de Transporte, Natalia Abello Vives; de Comercio, Industria y Turismo, Celia Álvarez-Correa; y los viceministros de Transporte e Infraestructura, el gobernador Juan Carlos Gossain, el alcalde Dionisio Vélez, entre otros invitados.

SUTARGET



Exclusivo Club House

El futuro de Barranquilla está frente al mar
novatenaoceancity.com



Libérate de tus gafas

¿Sufres de miopía, hipermetropía o astigmatismo?
liberatedetusgafas.com/



¡Respira el mar!

SOHO BEACH, 130 apartamentos en Playa Mendoza
habitatpci.com



Sonrisa Perfecta Dental

Hacer Sonreír Cuesta muy poco
sonrisaperfecta.com.co

INSTAGRAM

@eluniversal

4 seguidores

EL UNIVERSAL

Temas de interés

Proceso de paz Transcribe Juegos Olímpicos 2016

Apoyos de la Cruz Roja

Club Vital



Puerto Bahía inició sus operaciones

EL UNIVERSAL | @ElUniversalCtg (https://twitter.com/ElUniversalCtg) | CARTAGENA DE INDIAS | 31 de Agosto de 2015 12:00 am |



(http://www.eluniversal.com.co/sites/default/files/201508/puerto_bahia_1.jpg)



Me gusta Compartir 1 Twitter 0 0

(http://www.eluniversal.com.co/print/306019)

Inició sus operaciones en la isla de Barú, Puerto Bahía, el complejo portuario para la importación y exportación de hidrocarburos, en el que se invirtieron unos 600 millones de dólares. Es el más moderno puerto del país y moverá además de hidrocarburos, graneles y contenedores.

Notas recomendadas



Escándalo por publicación de fotos desnudas de una concejala de Montelíbano
REGIONAL



Despega Puerto Bahía
CARTAGENA



Familia de niña que se lanzó de edificio en Bocagrande vive un drama
SUCEOS



Puerto Bahía, en marcha
CARTAGENA

Publicidad



Publicidad

SUTARGET

El universo de la construcción



para que una Destructora? 100% calidad y tecnología Alemana
equiflex.com.co



Desde \$25.310 a 84 meses Programa la compra de tu Chevrolet 0km SIN INTERES
programatussuenos.com



Planes Exequiales Una desición con tranquilidad
www.taascension.com



Calidad al Mejor Precio pinturas con bajo olor, bajo VOC y antibacterial.
www.pintuland.com.co

INSTAGRAM

El universo de la construcción

El universo de la construcción

187

~~188~~

PRUEBA DOCUMENTAL NÚMERO

7

023

PLAN DE ORDENAMIENTO
TERRITORIAL Y MAPA DEL AREA



ACUERDO No. 033
(03 Octubre 2007)

"POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EXCEPCIONALMENTE EL
DECRETO DISTRITAL 0977 DE 2001, PLAN DE ORDENAMIENTO
TERRITORIAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL HONORABLE CONCEJO DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS,

En uso de sus facultades legales, consagradas en el artículo 313 de la Constitución Política, 32 de la Ley 136 de 1994 y en especial las que le confiere la Ley 388 de 1997, modificada por la ley 902 de 2004 y su decreto reglamentario 4002 de 2004,

ACUERDA:

ARTICULO 1: Adoptase la modificación excepcional al Plan de Ordenamiento Territorial de Cartagena de Indias, Distrito Turístico y Cultural, Decreto 0977 de 2001, el cual está compuesto por el conjunto de instrumentos y normas que adelante se exponen.

ARTÍCULO 2: Hacen parte integrante de esta modificación del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, los siguientes documentos:

1. El documento técnico de soporte y ambiental, que está conformado de la siguiente manera:
Memorias Justificativas
Anexo Cartográfico.
Acta de concertación con las Autoridades ambientales respectiva.

ARTICULO 3. CARTOGRAFÍA DE LA MODIFICACION EXCEPCIONAL.

El conjunto de planos que conforman el anexo cartografico de LAS MODIFICACIONES EXCEPCIONALES al Plan de Ordenamiento Territorial de Cartagena se describe en los siguientes numerales:

1. PLANO DE CLASIFICACION DEL SUELO - PFG 5A/6
2. PLANO DE CLASIFICACION DEL SUELO - PFG 5B/6
3. PLANO MODELO DE OCUPACION DEL TERRITORIO - PFG 1A/6
4. PLANO MODELO DE OCUPACION DEL TERRITORIO - PFG 1B/6
5. PLANO AREAS DE PROTECCION - PFG 2B/6
6. PLANO DE PLUSVALIA - PFG 6/6
7. PLANO USO DEL SUELO - PFU 5E/6
8. PLANO USO DEL SUELO - PFU 5B/6
9. PLANO DE TRATAMIENTO - PFU 2B/6
10. PLANO DE ZONIFICACION BARU - ESTRUCTURA PREDIAL - PFR 2/4
11. PLANO DE ZONIFICACION ZONA NORTE - PFR 3B/3
12. PLANO CENTRALIDAD MULTIMODAL - PFR 4/4

ARTÍCULO 4.- El Numeral 2 del artículo 15 del Capítulo III, de la Primera Parte del Decreto 0977 de 2001, quedara así:

2. La localización de las Actividades Económicas en el Modelo.



Concejo Distrital de Cartagena de Indias

Concejo Distrital de Cartagena de Indias D. T. y C.

291

ACUERDO No. 033

(03 de febrero 2007)

sureste pasando por los puntos 23 a 30, en línea quebrada, hasta hallar el punto 31 en el límite entre el suelo de expansión, el suelo suburbano y el suelo rural. Se sigue en dirección sur, pasando por los puntos 32 y 33 ubicados en el arroyo Tabacal, 34 y 35 ubicados en el arroyo Mamón, 36 al 40, 41 y 42 ubicados en el arroyo Chiricoco, 43 a 47, hasta llegar al punto 48 ubicado sobre la carretera de la Cordialidad. Seguimos por esta vía en sentido suroeste, rodeando la urbanización La India, pasando por los puntos 49 a 54, punto de intersección de la Variante Mamonal - Cartagena y la Carrera La Cordialidad. Seguimos en la misma dirección hasta hallar el punto 55 localizado en el barrio El Pozón. De aquí se sigue

bordeando el barrio El pozón, hasta llegar al punto 60 y luego de aquí al punto 1 o punto de partida, para cerrar el polígono.

También hacen parte de este suelo, la franja comprendida dentro de la siguiente poligonal: El punto inicial N. 61 se localiza en la Urbanización El Rodeo sobre la Carretera Troncal de Occidente. Se sigue por ésta hasta el punto 62 ubicado en la intersección de la variante Mamonal - Cartagena con la Troncal de Occidente en donde se toma rumbo suroeste y se sigue por la variante pasando por el punto 63 hasta encontrar el punto 64 ubicado en la intersección de la Variante Mamonal - Cartagena y el camino al asentamiento Nelson Mandela, luego se toma dirección noroeste por este camino hasta encontrar el punto 65 (Sector Las Vegas). Se sigue en sentido noreste hasta el punto 66, luego se bordea en línea quebrada la urbanización El Rodeo, pasando por los puntos 67, 68 y 69 hasta llegar al punto de partida o punto 61.

Igualmente hacen parte del suelo de expansión del Distrito, como suelo de expansión industrial, la franja de terreno localizada en las poligonales siguientes:

a) Parte del punto 70 en la intersección de la Segunda Transversal de Mamonal con la Variante Mamonal - Gambote, se sigue en dirección oeste hasta encontrar el punto 71 y luego en dirección sur hasta encontrar el punto 72. Se sigue en dirección suroeste hasta el punto 73 en el límite del Corregimiento de Pasacaballos en donde se toma dirección este, por el límite del Corregimiento de Pasacaballos, hasta el punto 74 localizado sobre la Variante Mamonal Gambote en el límite con el Municipio de Turbaco. De aquí se toma rumbo norte, por la Variante Mamonal - Gambote, pasando por los puntos 75 a 79, hasta encontrar el punto 70 o punto de partida.

b) Parte del punto 80 localizado en el límite de la zona industrial con el límite del corregimiento de Pasacaballos, toma rumbo noroeste hasta el punto 81 localizado en el borde de la Bahía de Cartagena. Se sigue por el borde de la Bahía y luego por la desembocadura del canal del Dique, hasta encontrar el punto 82, donde se toma rumbo este hasta encontrar el punto 83 localizado en la parte norte del Centro Poblado del Corregimiento de Pasacaballos. Pasando por los puntos 84 y 85 se sigue en sentido norte en línea quebrada, hasta el punto 80 o punto de partida.

Así mismo hace parte del suelo de expansión del distrito la nueva área destinada a uso industrial localizada en la poligonal comprendida entre los puntos de coordenadas 86 hasta 115, identificada y graficada en el PLANO USO DEL SUELO - PFU 5E/5. Este suelo de expansión se habilita para los usos industrial 2, 3 y complementarios, los cuales serán definidos en el respectivo plan parcial.

La localización de las actividades económicas existentes en la ciudad construida se consolida en el modelo, de acuerdo con los distintos ámbitos geográficos del territorio, así:

- La actividad turística y comercial se recupera en los barrios de Bocagrande y el Laguito, y en la zona norte de la Ciénaga de la Virgen; en esta última se complementa con actividades recreativas y equipamiento deportivo.
- En la Bahía de Cartagena desde Manga hasta el punto de unión de la bahía con el canal del Dique, en la Centralidad Portuaria Multimodal y la nueva zona de expansión industrial, las actividades portuarias e industriales fortalecidas por el corredor logístico que las integra. Se habilita toda el área de expansión urbana para uso industrial para ser incorporada a suelo urbano durante la vigencia del POT
- En el territorio insular de Barú y Tierrabomba las actividades turísticas y culturales enmarcadas en el desarrollo sostenible de la isla, excepto en el punto de unión de la bahía de Cartagena con el Canal del Dique en la centralidad portuaria multimodal.
- La actividad comercial se consolida y se desarrolla de forma desconcentrada mediante las centralidades urbanas

Se prioriza la conservación del patrimonio cultural inmueble y de los recursos naturales como elementos de identidad de la ciudad y fortaleza para el desarrollo de actividades sostenibles.

Se incentiva el desarrollo de los sectores primarios y la integración regional, mediante el fortalecimiento de la actividad en la zona norte y la creación de centros de comercialización inter-regional de productos, bienes y servicios.

ARTÍCULO 5.- El Numeral 3 del artículo 18 del Capítulo III, de la Primera Parte del Decreto 0977 de 2001, quedara así:

3. Centralidad portuaria multimodal.

Su ubicación es el punto de unión entre la Bahía de Cartagena con el río Magdalena a través del Canal del Dique y el Corredor de Acceso Rápido a la Variante, entendiendo este espacio ubicado en suelo rural, el comprendido entre la desembocadura del canal hasta la línea imaginaria entre el punto de cruce del centro poblado y la vía de acceso de la Isla de Barú actual, de conformidad con el plano PFR 4/4; Implica la potencialidad de desarrollo de esta centralidad portuaria con actividades logísticas de apoyo para estimular la comunicación fluvial de la ciudad, así como su uso para el desplazamiento y fomento de actividades turísticas y Ecoturística. Para proteger las actividades residenciales del Centro Poblacional, la comunicación terrestre con la ciudad y la región debe generarse a partir de una vía perimetral a su área de expansión urbana. Formar parte del fortalecimiento de esta centralidad la protección ambiental de los humedales y el control de la contaminación por diferentes fuentes. Se establecer para el punto de unión de la bahía con el canal del Dique antes descrita, la localización de actividades portuarias 2 y 3 e industrial 3 que permitan articular los suelos de expansión industrial con el comercio internacional, de acuerdo a siguiente cuadro.

ACTIVIDAD SUBURBANA	
USOS	
PRINCIPAL	Turística, Residencial, Vivienda temporal

COMPATIBLE COMPLEMENTARIO	Comercial 1 y 2 – Industrial 1 – Portuario 1 – Agroindustrial Institucional 1 y 2 - Portuario 2 y 3* - Industrial 3* * Centralidad Portuaria Multimodal
RESTRINGIDO PROHIBIDO	Institucional 3 y 4: Jardines Cementerios Comercial 3 y 4 – Portuario 4
Zona ÁREA Y FRENTE MÍNIMOS	AML: De 1 hasta 10 Ha – FML: 30 Mts Índice de ocupación: 10% Número de pisos 1 AML: De 10.1 hasta 30 ha – FML: 100 Mts Índice de ocupación: 10% Número de pisos 2 AML: Más de 30 ha – FML: 200 Mts Índice de ocupación: 10% Número de pisos 3
AREA LIBRE	90%
ASLAMIEN ESTACIONAMIENTOS	10 m. mínimo en cada uno de los linderos Para residentes mínimo 1 estacionamiento por cada vivienda Para comercio y oficina: mínimo 1 sitio por cada 80 m2 de zona comercial Para Hoteles y similares: mínimo 1 sitio de estacionamiento por cada 200 m2 de área construida o por cada 5 trabajadores permanentes. Todos los estacionamientos deberán ubicarse al interior del lote.

027

Esta Centralidad se encuentra indicada gráficamente en el PLANO MODELO DE OCUPACION DEL TERRITORIO - FIG 1B/6

PARAGRAFO: El presente cuadro reemplaza al cuadro No. 8 contenido en el Decreto 0977 de 2001 y se aplicara exclusivamente en el suelo suburbano del Distrito en reemplazo de lo dispuesto al respecto en el Acuerdo 14 de 1994

ARTÍCULO 6- Modifíquese y adiciónense dos Parágrafos al artículo 53 del Capítulo V de la Segunda Parte del Decreto 0977, así:

ARTICULO 53: DEL SUELO DE EXPANSIÓN DEL DISTRITO. Este suelo localizado al oriente de la Ciénaga de la Virgen, tendrá un área de protección, un área de expansión destinada para vivienda VIS (estratos 1, 2 y 3), la cual para su desarrollo seguirá los lineamientos del Macroproyecto Ciénaga de la Virgen y una zona para equipamientos distritales. Partiendo del punto No. 1 al Norte del barrio El Pozón, se sigue en sentido norte pasando por los puntos 2, 3, 4, hasta llegar a los puntos 5 y 6, localizados en el Arrollo Chiricoco, se sigue al punto 7 en donde se toma dirección noroeste, pasando por los puntos 8 y 9 localizados en el arroyo Mamón, el punto 10 hasta encontrar los puntos 11 y 12 en el arroyo Tabacal, y finalmente en la misma dirección, pasando por el punto 13 hasta encontrar el punto 14 localizado en la parte Sur del Caserío Tierra Baja. De este punto se sigue en dirección norte por el borde del Caserío de Tierra Baja, pasando por los puntos 15, 16, 19, 18, hasta llegar al punto 19 en el extremo norte de éste caserío. De este punto tomamos rumbo sureste hasta hallar el punto 20 ubicado en la parte norte del caserío Puerto Rey. Desde este punto se sigue en dirección sur por el borde del caserío, pasando por el punto 21 hasta encontrar el punto 22. Se sigue en dirección

0

0

Suelo localizado al oriente de la Ciénaga de la Virgen			PTO ESTE	NORTE	Desembocadura del canal del Dique	
PTO	ESTE	NORTE				
1.	847886.85	1644224.18	44. 849768.01	16475.52	80. 842384.52	1630202.14
2.	847888.90	1644293.28	45. 849909.80	1647.39	81. 841931.72	1630532.98
3.	847858.17	1644291.50	46. 850140.22	16478.13	82. 841574.97	1630219.96
4.	847900.65	1645152.86	47. 850647.90	1644198.92	83. 842134.18	1630046.40
5.	848211.72	1646316.93	48. 850917.50	1643951.25	84. 842214.96	1630144.84
6.	848225.01	1646375.03	49. 850631.49	1643638.40	85. 842258.55	1630093.62
7.	848472.78	1647481.32	50. 850288.00	1643424.00	Nuevo Suelo de Expansión Industrial	
8.	848343.05	1648240.79	51. 849898.40	1644068.97		
9.	848328.36	1648317.42	52. 849794.18	1644004.90	86. 843850.00	1629905.00z
10.	848064.24	1649352.95	53. 850167.37	1643328.87	87. 843449.00	1629151.00
11.	847740.54	1650044.73	54. 849944.65	1643118.67	88. 843885.00	1629247.00
12.	847678.15	1650143.33	55. 849626.13	1643019.75	89. 844184.00	1629321.00
13.	847181.79	1651160.00	56. 849337.34	1643400.07	90. 844788.00	1629422.00
14.	847075.35	1651806.40	57. 849277.00	1643658.00	91. 843578.26	1628871.15
15.	847107.25	1651807.11	58. 848633.10	1644863.02	92. 843692.73	1628664.95
16.	847131.51	1651883.41	59. 848505.86	1644815.69	93. 843650.16	1628560.79
17.	847065.66	1651886.88	60. 848574.00	1644697.06	94. 844701.61	1628152.16
18.	847037.93	1652077.63	Área localizada en la Urbanización El Rodeo sobre la Carretera Troncal de Occidente		95. 845133.91	1629030.91
19.	847496.96	1652780.10			96. 845384.77	1628825.79
20.	848542.01	1651520.25	PTO ESTE	NORTE	97. 845630.76	1628561.16
21.	848577.91	1651183.44	61. 848862.71	1639240.29	98. 845506.69	1628429.73
22.	848550.38	1650976.80	62. 849249.25	1638784.98	99. 845274.43	1627848.94
23.	848784.37	1650848.22	63. 848724.64	1638315.83	100. 845235.85	1627452.11
24.	849073.42	1650797.70	64. 847373.60	1637592.47	101. 846765.34	1627158.50
25.	849041.31	1650646.17	65. 846885.71	1638205.29	102. 846877.56	1627110.04
26.	849587.29	1650513.00	66. 847943.00	1639028.00	103. 847068.08	1627081.82
27.	849853.40	1650522.18	67. 848176.71	1638799.29	104. 847329.65	1627244.92
28.	850110.33	1650457.89	68. 848279.71	1638889.29	105. 847311.44	1627498.45
29.	850069.04	1650003.27	69. 848421.41	1638707.00	106. 847497.69	1627628.80
30.	850247.98	1649842.55	Suelo de expansión industrial		107. 847396.04	1627729.30
31.	850553.86	1649805.30	PTO ESTE	NORTE	108. 847044.11	1628539.27
32.	850532.67	1649695.07	70. 846151.53	1632229.25	109. 846986.45	1628834.16
33.	850520.62	1649629.66	71. 844786.29	1632241.71	110. 846920.33	1628989.90
34.	850212.82	1648029.24	72. 844796.00	1631278.00	111. 846764.69	1629196.33
35.	850201.58	1647969.24	73. 843754.93	1629910.25	112. 846673.12	1629422.20
36.	850175.05	1647823.12	74. 846594.89	1629998.08	113. 846635.65	1629810.14
37.	849884.21	1647629.61	75. 846535.85	1630089.15	114. 846590.83	1629876.96
38.	849687.54	1647364.26	76. 846519.06	1630289.27	115. 846552.04	1629992.52
39.	849511.00	1646902.40	77. 846403.07	1630456.95		
40.	849457.83	1646450.11	78. 846293.70	1631043.52		
41.	849460.60	1646214.30	79. 846142.01	1631280.03		
42.	849461.51	1646136.56				
43.	849467.40	1645697.01				

PARAGRAFO 1: Los suelos urbanos de los centros poblados del Distrito de Cartagena, constituidos por las cabeceras corregimentales, serán objeto de la aplicación de programas de vivienda de interés social, deberán cumplir con la reglamentación nacional y distrital que rige en esta materia y su altura máxima será de cuatro pisos en lo correspondiente al tipo de vivienda multifamiliar, así mismo el desarrollo de los suelos de expansión de los centros poblados urbanos se destinarán para programas de vivienda de interés social los cuales se desarrollarán a través de planes parciales.



Municipio de Pasacaballo
Veracruz de Ignacio de la Llave

ACUERDO No. 033
(03 Octubre 2007)

295

El desarrollo de los suelos de expansión urbana para uso industrial del distrito se hará a través de planes parciales, respetando el reparto equitativo de las cargas y los beneficios, tal como lo señalan las normas vigentes y observando el siguiente objetivo y lineamientos:

OBJETIVO: Garantizar el desarrollo seguro y sostenible de los suelos de expansión industrial, previniendo los riesgos tecnológicos que origine la nueva industria y su impacto en el medio ambiente, garantizar el desarrollo económico y social de los pobladores del corregimiento de Pasacaballo, permitiendo que gran parte de los recursos económicos y de oportunidades que genere el desarrollo industrial de estos suelos de expansión sean invertidos en su gente.

a. **COMPONENTES:** Son componentes basicos de este plan los siguientes:

- Dotación de equipamientos, espacio público, vías y servicios públicos al corregimiento de Pasacaballo.
- La identificación de riesgos naturales y sus programas de mitigación.
- El programa de prevención de riesgos y los planes de emergencia para el manejo efectivo de eventuales accidentes tecnológicos por parte de quien desarrolle el proyecto con participación activa de la comunidad,
- Promover el arraigo y la cualificación de la población nativa o residente, como recurso social y cultural para que aprovechando las ventajas comparativas de este territorio en la oferta de mano de obra se inserten en el proceso productivo que genere el suelo de expansión industrial.
- Construcción y operación de dotaciones de formación tecnológica y superior para la cualificación del potencial laboral de Pasacaballo, dirigido a su vinculación al desarrollo industrial, portuario y de servicios de este suelo de expansión industrial
- En el componente social del plan parcial de este suelo se brindara atención especial a las comunidades negras que se encuentren dentro del área de influencia del suelo de expansión industrial
- Establecer que el porcentaje de vivienda VIS que establezca el plan parcial de acuerdo al decreto 2181, en su artículo 24, Numeral 2, o norma que lo sustituya, se ejecute preferentemente en el corregimiento de Pasacaballo. Definir densidades y retiros que vinculen un aumento de áreas verdes, espacio público y arbolado al crecimiento industrial.
- Definir una franja de aislamiento ambiental dentro del área de expansión, en torno al asentamiento de Pasacaballo para la mitigación de los impactos de los usos más duros de la nueva zona de expansión industrial.
- Establecer un programa de producción limpia para el manejo de vertimientos emisiones y residuos.

b. **ESTUDIOS PREVIOS:**

- Estudios ambientales
- Estudios de riesgos naturales y vulnerabilidad.
- Línea base ambiental
- Encadenamientos de ciclos y procesos productivos

ARTÍCULO 7.- Adiciónese un párrafo al artículo 110 de la Parte III, Capítulo I

PARAGRAFO: En los procesos físicos de mutación del territorio, como consecuencia de acciones naturales o antrópicas, anteriores a la expedición de la presente norma, en las que se presente el fenómeno de la consolidación del territorio sobre cuerpos de agua, ya sea por recuperación cuando ha sido ocupado por las aguas, o por retiro de las mismas, que se hallen definidos como baldíos por la normatividad legal vigente y que no corresponda a áreas declaradas como de reserva ambiental, de protección y conservación ambiental, el uso del suelo, el tratamiento, la norma urbanística y de reglamentación de actividades de este territorio recuperado o generado será el determinado por el Plan de Ordenamiento Territorial para el sector territorial principal al cual se integra.
En los procesos físicos de mutación del territorio en suelo rural y suburbano se tendrá en cuenta lo dispuesto en la ley 1152 de 2007

ARTÍCULO 8.- Además de las restricciones establecidas en los artículos, 237 y 238 del Capítulo VI, Subcapítulo III de la Tercera Parte del decreto 0977 de 2001. Prohíbese la construcción y funcionamiento de parqueaderos, estacionamientos, sitios o puestos para tractomula o tractocamión en todo el territorio del distrito de Cartagena, a excepción de la Central de Carga ZILCA.

PARAGRAFO: La prohibición sobre el funcionamiento de parqueaderos o estacionamientos para tractomula o tracto camión, regirá una vez entre en operación la central de carga.

ARTÍCULO 9.- Modifícase el artículo 248 del Capítulo VI, Subcapítulo III de la Tercera parte del decreto 0977 de 2001, así:

PREDIOS CON ÁREAS MENORES A LAS PERMITIDAS.

Los predios que a la fecha de expedición del presente Acuerdo tengan un área menor a la mínima fijada para cada tipo de área residencial, deberán acreditar ante las curadurías urbanas, prueba de que el desenglobe del predio se efectuó antes del 20 de noviembre de 2001, fecha de expedición del Decreto 0977, anexando certificado de libertad y tradición y/o las escrituras públicas que lo demuestren. Deberá anexarse también la Carta Catastral expedida por el IGAC.

El área mínima del lote deberá ser de 50 m², el frente mínimo de 5 mts. y aislamientos de antejardín y posterior de 2 mts. de frente, con una altura máxima de 2 pisos.

Para los programas de viviendas de interés social, tipos de vivienda unifamiliar y bifamiliar, construidos antes del 20 de noviembre de 2001, el área del lote, el frente mínimo y los aislamientos para obras de remodelación, ampliación y reconocimiento ante las curadurías urbanas, regirán los mismos requerimientos urbanísticos anteriores.

Las áreas de los lotes, frentes y requerimientos mínimos para los programas de viviendas de interés social que se proyecten en el Distrito, serán los siguientes:

Tipo de vivienda	Lote Mínimo	Frente Mínimo	Aislamientos
Unifamiliar	50 M ²	5 mts.	A* y P* 2 mts
Bifamiliar	105 mts	7 mts.	A* y P* 2 mts
Multifamiliar	320 mts	16 mts.	A* y P* 5 mts



ACUERDO No. 033
(03 octubre 2007)

A*: Antejardin. y P*: Posterior

El ancho de los espacios o cuartos habitables no debe ser inferior a dos con cincuenta (2.50) metros, ni su área menor que seis con veinticinco (6.25) metros cuadrados, con excepción de las cocinas cuya área de piso tampoco será inferior de tres (3.00) metros cuadrados.

En los demás aspectos se regirán por el Decreto 2060 de 2004 o las normas que lo sustituyan

PARÁGRAFO 1: Las áreas mínimas para suelo rural suburbano se regirán por lo establecido en el Acuerdo 14 de 1995, acreditando ante las curadurías urbanas que el desenglobe del predio se efectuó antes del 25 de marzo de 1994.

ARTÍCULO 10. ZONAS BENEFICIARIAS DE PLUSVALIA.

Determinense las siguientes zonas beneficiarias de plusvalía originadas por acción o con ocasión de la presente modificación excepcional de normas urbanísticas:

- Toda la nueva área de expansión industrial, por reclasificación del suelo de rural a expansión urbana.
- La margen occidental del canal del dique en la centralidad portuaria y multimodal, por cambio de uso.
- Toda el área de influencia directa de la central de carga ZILCA, por construcción de obra pública

Estas zonas serán beneficiarias de plusvalía, sin perjuicio de las que señale el respectivo plan parcial para aquellas áreas determinadas y delimitadas como tal.

ARTÍCULO 11.- Autorízase al Alcalde Mayor del Distrito de Cartagena, por el término de ocho (8) meses a partir de la promulgación del presente acuerdo para que compile en un solo cuerpo normativo las normas urbanísticas del Distrito y ajuste los planos generales de modificación excepcional con los cambios introducidos por el Concejo Distrital.

ARTÍCULO 12. VIGENCIA Y DEROGATORIAS.

El presente Acuerdo se expide de conformidad con la normatividad constitucional y legal vigente, especialmente con el artículo 313 de la Constitución Política, 32 de la Ley 136 de 1994 y en especial las que le confiere la Ley 388 de 1997, modificada por la ley 902 de 2004 y su decreto reglamentario 4002 de 2004, y demás normatividad vigente y concordante y rige a partir de su sanción y publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Dado en Cartagena de Indias, a los dos (02) días del mes de Octubre del año dos mil siete (2007).

(A)

ANTONIO QUINTO GUERRA VARELA
Presidente

JOSÉ CARLOS PUELLO RUBIO
Secretario General



El mayor Dignidad
Cartagena de Indias

Concejo Distrital de Cartagena de Indias D. T. y C.

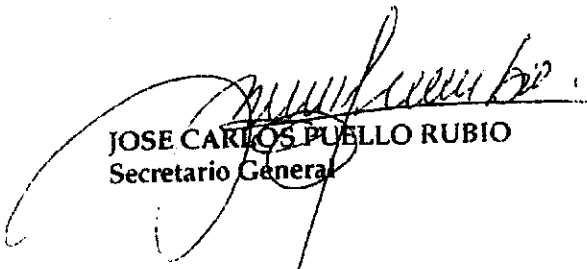
208

ACUERDO No. 033

(03 octubre 2007)

SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS, D. T. Y C.; Cartagena de Indias, D. T. y C., a los dos (02) días del mes de Octubre del año dos mil siete (2007), CERTIFICA: Que el Acuerdo que antecede fue aprobado en comisión el día veintisiete (27) de Septiembre del 2007, y en Plenaria a los dos (02) días del mes de Octubre del año dos mil siete (2007).

032


JOSE CARLOS PUELLO RUBIO
Secretario General

ALCALDIA DE CARTAGENA DE INDIAS DISTRITO TURISTICO Y CULTURAL
SECRETARIA DE PLANEACION DISTRICTAL
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

2001 - 2011

VERIFICADO POR EL DISEÑO
AUTOR DEL DISEÑO DE DISEÑO

ALCALDE

VERIFICADO POR EL DISEÑO
AUTOR DEL DISEÑO DE DISEÑO

209

BAHIA
DE
CARTAGENA

CIENAGA
HONDA

127
128
129
130
131
132
133
134

INFORMACIÓN GENERAL										CONVENCIONES TOPOGRÁFICAS										CONVENCIONES TEMÁTICAS										CONVENCIONES DE COLORES									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									
1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										2. ZONAS URBANAS										3. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL										4. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL									

PRUEBA DOCUMENTAL NÚMERO
8

200

024

SOLICITUD DE LICENCIA AMBIENTAL 1
DE DICIEMBRE DE 2009 RAD 4120-E1-
145896

César A. Lorduy Maldonado
Abogado

MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO T.
7/12/2009 10:53:4 FOLIO 2/1 ANEXOS: 15
AL CONTESTAR CITE: 4120-E1-145868
TIPO DOCUMENTAL: PROYECTO
REMITE: SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA SA
DESTINATARIO: DIRECCION DE LICENCIAS PERMISOS Y TRAMITES
AMBIENTALES

Doctor
JHON MÁRMOL MONCAYO
Director (e)
Dirección de Licencias, Permisos y Trámites ambientales
Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.
Bogotá D.C

Apreciado doctor Mármol:

CESAR AUGUSTO LORDUY MALDONADO, identificado con la cédula de ciudadanía N° 8.667.215 de Barranquilla y con Tarjeta Profesional de Abogado N° 45.869 expedida por el Ministerio de Justicia, domiciliado y residente en Barranquilla, en mi calidad de abogado y actuando en nombre y representación de la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA S.A.**, de ahora en adelante simplemente SPPB, con mi acostumbrado respeto acudo a su Honorable Despacho, con el fin de solicitarle a la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, que usted dignamente representa, Licencia Ambiental para el proyecto que en resumen podríamos denominar Construcción y Operación de un Terminal de Servicio Público Multipropósito, tal como fue denominado por el Auto N° 1119 de abril 8 de 2008 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, que no es mas que la Construcción y Operación de un Puerto y Muelle Marítimo de Gran Calado y Construcción y Operación de un Puerto y Muelle Fluvial, unidos entre si por los terrenos adyacentes a los mismos, ubicado fundamentalmente en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar.

Para efecto de la presente solicitud de Licencia Ambiental, la cual incluye todos y cada uno los permisos, autorizaciones y/o concesiones para el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales renovables, que sean necesarios para el desarrollo y operación del proyecto antes enunciado, me permito manifestarle y hacerle llegar lo siguiente:

1. Formato único nacional de solicitud de licencia ambiental, debidamente diligenciado, al que se refiere el artículo 24 del Decreto N° 1220 de 2005 y las Resoluciones N° 958 y 2202 del 2005 expedidas por el Ministerio del Medio Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial. (Ver anexo N° 1).
2. En el formato antes mencionado, se expresa que el valor total del proyecto es la suma de \$ 156.185.507.994 (ciento cincuenta y seis mil millones, ciento ochenta y cinco millones, quinientos siete mil novecientos noventa y cuatro pesos, compuesto por \$ 145.553.889.994 que corresponden a inversiones, calculada con la TRM del día 29 de noviembre de 2009, mas \$ 1.366.418.000 que corresponden al costo del Plan de Manejo Ambiental en la Etapa de Construcción, \$ 5.045.200.000 que corresponde al costo del Plan de Manejo Ambiental en la Etapa de Operación calculado para 20 años, y \$ 4.220.000.000 que corresponden a los costos del Plan de Manejo Ambiental - Recurso Hídrico y Suelo.

3. Poder debidamente otorgado por la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA S.A. (Ver anexo N° 2).
4. Certificado de existencia y representación legal de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA S.A. (Ver anexo N° 3).
5. Plano de localización del proyecto, obra o actividad, en base cartográfica del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, IGAC. (Ver anexo N° 4).

Como complemento de lo anterior, nos permitimos hacerle llegar:

- a. Comunicación del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, - Sede Central, identificada con el radicado N° 8002008EE14218-C1-F: 1-A: 7 en la cual se consagra: ***"le comunico que revisada la cartografía elaborada por el IGAC para efecto del Decreto 1320 de 1998 no se detectó la presencia de resguardos indígenas ni de tierras de comunidades negras debidamente tituladas"***. (Ver anexo N° 5).
- b. Comunicación de la misma entidad de fecha diciembre 18 de 2008, identificada con el radicado N° 8002008EE14220-C1-F: 1-A: 7 en la cual se manifiesta: ***"le comunico que revisada la cartografía elaborada por el IGAC para efecto del Decreto 1320 de 1998 no se detectó la presencia de resguardos indígenas ni de tierras de comunidades negras debidamente tituladas"***. (Ver anexo N° 6).
6. Descripción explicativa del proyecto que incluye su localización, dimensión y operación. (Ver anexo N° 7) y (Ver Estudio de Impacto Ambiental versión física en Tomo: Resumen Ejecutivo. Tomo I: Línea Base - Informe Principal y Anexos. Tomo II: Informe Principal. Tomo III: Anexos del Informe Principal. Tomo IV: Planos y Tomo V: Informe de Llamamientos de Participación Social, y en versión electrónica en un (1) CD).

La instalación portuaria está localizada en la costa del Caribe colombiano, en jurisdicción del Distrito de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar, más específicamente sobre el costado sur del recinto de la bahía de Cartagena. Este costado de la bahía está conformado por los terrenos costeros hacia el occidente de los espigones o lenguetas que ha formado la sedimentación en el delta de la desembocadura del canal del Dique en la bahía, junto a la población de Pasacaballos. Por el norte limita con la bahía de Cartagena y predios vecinos, por el oriente con el canal del Dique, por el sur limita, carretera que conduce a Santa Ana de por medio, con predios particulares y por el occidente con laiénaga Honda, cuerpo de agua que está separado de la bahía de Cartagena por una barra manglárca. El desarrollo portuario se proyecta sobre predios sobre los cuales la sociedad tiene la total disponibilidad, cuyos límites y áreas se indican en el EIA, al igual que las características topográficas de los predios, las condiciones batimétricas de la zona marina frente al lote del terminal, la hidrografía y la ausencia de asentamientos humanos.

Dimensión: El terminal de Puerto Bahía ha dispuesto manejar en sus instalaciones carga de contenedores, carga general suelta, graneles sólidos (excluye carbón) y graneles líquidos (incluye hidrocarburos). Se plantea conseguir una pequeña fracción del mercado de carga de contenedores en el ámbito portuario de Cartagena y del Caribe y de la carga nacional de comercio exterior que usará el río Magdalena y el canal del Dique.

Con base en los estudios de carga se prepararon escenarios de demanda considerando todos los tipos de carga señalados en la siguiente tabla.

Volumenes de carga proyectados (tonx100)

Año	Pesimista	Probable	Optimista
2012	0,80	0,80	0,80
2015	1,35	1,38	1,40
2020	1,84	1,76	1,88
2025	2,00	2,24	2,52
2030	2,43	2,87	3,37

Características Técnicas: Acceso marítimo. Se hará por el acceso público del canal de Bocachica, recientemente profundizado a 15 m, con 54 m de ancho en la base, y próximamente a 15,25 m y 132 m, respectivamente, para permitir la navegación en doble sentido de naves de hasta 13,75 m de calado. Ancho y profundidad de Canal que será ampliado en virtud de una nueva contratación que sobre el tema ha celebrado el Gobierno Nacional. Luego se navegará por aguas interiores de la bahía de Cartagena cuyas profundidades son superiores a los 15,0 metros, hasta llegar a las áreas de maniobra y atraque de los muelles en el terminal marítimo. La plataforma de atraque estará ubicada a unos 220 m de la orilla actual, donde las profundidades son del orden de 15,0 m a 20,0 m. Con estas profundidades, se puede catalogar la instalación portuaria como un puerto de aguas profundas, con acceso para el buque de diseño y no requerirá de dragados en la bahía de Cartagena ni en el canal de acceso ni en la dársena de maniobras.

Acceso fluvial. El muelle del terminal fluvial estará sobre el mismo canal del Dique y el acceso de las embarcaciones se hará directamente por el canal de navegación del Dique, por lo que no será necesario realizar dragados para construir un canal de acceso. Este canal de navegación tiene ancho de base de 65 m, taludes 1V:2H y permite el tránsito simultáneo de dos convoyes en doble sentido, con separación de seguridad entre ellos equivalente a una manga del bote de diseño, es decir, 13 m. Las profundidades máximas del Dique en el sitio de muelle son de 3,4 - 3,6 m, que disminuyen hasta llegar a las orillas. El terminal fluvial y su plataforma de atraque están ubicados a unos 2,3 km de la desembocadura del canal del Dique en la bahía de Cartagena, frente a la población de Pasacaballos. Se prevé la excavación de una dársena de atraque y zona de maniobras, en forma longitudinal al canal navegable a todo lo largo del muelle como medida de seguridad para que el atraque de los convoyes se realice fuera del canal de navegación del canal del Dique.

Facilidades portuarias: Las instalaciones portuarias de Puerto Bahía se han discriminado en tres zonas principales: Terminal marítimo, Terminal fluvial y Terminal de hidrocarburos. Los muelles de los dos primeros terminales funcionarán alternadamente para el cargue/ descargue de la carga general y del granel líquido que irá al terminal de hidrocarburos.

Terminal marítimo: En la Etapa 1 se construirá una plataforma de concreto de 320 m de longitud por 54,9 m de ancho, calculada para recibir barcos tipo Post-Panamax y para soportar grúas pórtico y grúas móviles de última generación. El nivel superior de la plataforma estará en la cota +2,5 m sobre el nivel medio de aguas mínimas. El ancho de la plataforma permitirá la circulación de 6 carriles bajo los apoyos de las grúas pórtico y 4 carriles en la parte exterior y que se realicen giros adecuados sobre el muelle. Los componentes principales

son: El muelle principal, El viaducto, El muelle de servicios, El patio multipropósito y las edificaciones.

Terminal fluvial: También es de carácter multipropósito; se moverá carga general contenedorizada y suelta y graneles secos y líquidos, proveniente del terminal marítimo para su embarque por el canal del Dique, o del interior del país por vía fluvial con destino al comercio exterior. Incluye 3 áreas el muelle, con 2 posiciones de atraque para el convoy de diseño; el patio multipropósito, con áreas para almacenamiento de contenedores y carga suelta, CFS, inspección y administración y, la zona de hidrocarburos, donde se concentrará el manejo del granel líquido.

Terminal para granel líquido: Los componentes principales son: Dos sistemas de brazos de carga: uno en el muelle marítimo y otro en el fluvial. Red de tuberías para transporte del hidrocarburo desde y hacia la zona de tanques. Una zona de tanques que incluye, casa de bombas, edificios administrativos, bodega, área de mantenimiento, etc. La zona de tanques recibirá y despachará hacia ambos terminales. Se proyecta comercializar diesel, nafta, condensado y gasolina, con una capacidad general de almacenamiento a largo plazo de 1 a 1,3 MMBLS según el número de productos a almacenar junto con los tamaños de tanques asociados a la operación del terminal.

- 7. Descripción de las características ambientales generales del área de localización del proyecto.** (Ver Estudio de Impacto Ambiental versión física en Tomo: Resumen Ejecutivo. Tomo I: Línea Base - Informe Principal y Anexos. Tomo II: Informe Principal. Tomo III: Anexos del Informe Principal. Tomo IV: Planos y Tomo V: Informe de Lineamientos de Participación Social, y en versión electrónica en un (1) CD).

El proyecto portuario de Puerto Bahía está ubicado a una distancia de 9,23 km, medidos en línea recta al Parque Nacional Natural Corales del Rosario, por lo que no se prevé ninguna afectación al mismo por cuenta del desarrollo portuario proyectado.

Es de señalar que la totalidad del área que ocupará el proyecto portuario ha sido intervenida, habida cuenta que en el mismo sitio y lugar funcionó desde 1968 hasta mediados de los años 80 un proyecto portuario de exportación de carbón, tal como se puede evidenciar en el mismo sitio con la presencia hoy todavía de infraestructura de patios y construcciones industriales. Sobre el resto del área, hasta fecha muy reciente funcionaron varias industrias camaroneras, que durante muchos años intervinieron la zona, por lo que no se prevé ninguna intervención distinta de la que ha ocurrido y que pudiera causar alguna afectación a los componentes ambientales del proyecto, tal como se demuestra en el EIA.

- 8. Información sobre la presencia de comunidades localizadas en el área de influencia directa del proyecto, obra o actividad propuesta.** En los puntos doce (12), trece (13) y catorce (14) que mas adelante desarrollaremos en el presente escrito manifestamos algunas consideraciones sobre la participación de las comunidades en el conocimiento del presente proyecto y su participación en los estudios ambientales, tal como se refleja adicionalmente en el Estudio de Impacto Ambiental versión física en Tomo V: Informe de Lineamientos de Participación Social. Tomo VI: Lineamientos de Participación Social-Pasacaballo. Tomo VII: Lineamientos de Participación Social-Ararcá. Tomo VIII: Lineamientos de Participación Social-Santa Ana. Tomo IX:

Lineamientos de Participación Social-Caño del Oro y Tomo X: Lineamientos de Participación Social-Bocachica y en versión electrónica en dos (2) CD).

9. Certificado del Ministerio del Interior y de Justicia sobre comunidades indígenas y/o negras tradicionales. (Ver anexo N° 8). (Comunicación del Ministerio del Interior y de Justicia - Dirección de Asuntos para Comunidades, Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, de septiembre 28 de 2006, identificada con el radicado N° OFIO9-3328-GGP-8232).

10. Antecedentes del proyecto:

- a. La Sociedad Carbones del Carare Ltda, posteriormente Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A., después Sociedad Portuaria del Carare S.A. y hoy Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. fue titular de una concesión portuaria por 20 años otorgada por la Resolución N° 0111 del 12 de agosto de 1968 (Ver anexo N° 9), ampliada por la Resolución N° 0144 del 21 de octubre de 1968 ambas expedidas por el entonces Comandante de la Armada Nacional en uso de competencias que posteriormente fueron asumidas por la DIMAR.

Por medio de la primera de las resoluciones citadas, repetimos, se concedió concesión portuaria por 20 años y permiso a la hoy Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. para la construcción de un muelle para exportación. Puerto y Muelle de exportación que operó y funcionó desde 1968 en la Bahía Interior de Cartagena, en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y Bahía Honda.

- b. La hoy llamada Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. así mismo fue titular de la Resolución N° 0133 del 17 de agosto de 1971 expedida por el Comandante de la Armada Nacional en uso de competencias que posteriormente fueron asumidas por la DIMAR, por medio de la cual se le concedió permiso a la sociedad antes citada para operar un muelle privado de exportación, localizado en la Bahía Interior de Cartagena, en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y Bahía Honda. (Ver anexo N° 10).
- c. La concesión otorgada inicialmente a la hoy Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. por la Resolución N° 0111 del 12 de agosto de 1968 fue prorrogada o renovada por la Resolución N° 1203 del 29 de julio de 1988 expedida por la DIMAR, autorizando nuevamente a la sociedad mencionada para ocupar por 20 años, las playas y zonas de bajamar en un área de terreno localizado en la Bahía Interior de Cartagena, en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y Bahía Honda. (Ver anexo N° 11).
- d. El puerto operó y funcionó teniendo como base la descripción del proyecto con sus planos y anexos, que se presentaron a la DIMAR en 1964 y que sirvió de base para la expedición de las Resoluciones antes citadas.
- e. Con base en todo lo anterior, la hoy Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. para reactivar el proyecto portuario obtuvo del Instituto Nacional de Concesiones INCO, una Autorización Temporal Portuaria concedida mediante Resolución N° 151 del 21 de marzo de 2006. (Ver anexo N° 12).

Por medio de la figura antes mencionada se autorizaba a personas naturales o jurídicas, el uso y goce de las zonas de uso público: playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellos o éstos junto con las instalaciones

portuarias existentes, si es del caso, por período de un año, mientras se surten los trámites para obtener una concesión portuaria. Lo anterior con base en lo que estaba dispuesto por la Resolución N° 001658 del 1° de julio de 2004 y por la Resolución N° 002455 del 1° de septiembre de 2004.

- f. Así mismo, y también con base en todo lo anterior, la hoy Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. obtuvo la Resolución N° 749 del 5 de diciembre de 2006 expedida por el Instituto Nacional de Concesiones INCO, mediante la cual se le aprobó una solicitud de concesión portuaria y se le fijaron las condiciones en que se le otorgaría la concesión por 30 años a la hoy Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. (Ver anexo N° 13).
- g. Debido a que la autorización temporal se vencía, se obtuvo la renovación de la misma, hecho que se materializó mediante la Resolución N° 237 de marzo 27 de 2007 expedida por el Instituto Nacional de Concesiones INCO, y por medio de la cual se autorizaron unas obras en el puerto ubicado en la Bahía Interna de Cartagena, en el Corregimiento de Santa Ana – Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias –Departamento de Bolívar, en el sitio denominado “La Pulga” localizado entre la desembocadura del Canal del Dique y Bahía Honda. (Ver anexo N° 14).

La nueva autorización temporal antes citada, no pudo ser objeto de renovación, habida cuenta que el Ministerio de Transporte expidió el pasado 20 de diciembre de 2007 la Resolución N° 005748 por medio de la cual se dispuso, que sólo se otorgaran autorizaciones temporales a quienes estuvieron operando y hubieran tenido de manera previa un permiso, homologación o autorización vigente, para ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas.

- h. Ahora bien, con el objeto de cumplir los trámites subsiguientes ordenados por la Resolución N° 749 del 5 de diciembre de 2006 expedida por el Instituto Nacional de Concesiones INCO, y a fin de obtener la licencia ambiental correspondiente, la sociedad que represento inició el proceso de socialización del proyecto portuario ante las distintas comunidades del Distrito de Cartagena de Indias, hecho que generó diferentes puntos de vista de controversia nacional y gubernamental, terminando el mismo, con un pronunciamiento de la Presidencia de la Republica de Colombia del día 3 de octubre de 2007, cuando expresó: *“Yo he tomado una decisión, y la quiero comunicar esta noche: el Gobierno Nacional que yo presido no permite el puerto carbonífero de Barú.”*¹

Sin embargo, el mismo Gobierno Nacional desde la Presidencia de la Republica de Colombia, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Minas solicitaron a los inversionistas del proyecto portuario, modificar el mismo, en el sentido de que se excluyera en ese proyecto portuario como carga a manejar, el carbón, y para ello contaban y contarían con todo el apoyo institucional del Gobierno Colombiano, en el siguiente contexto:

“El tema de puertos. Yo creo que estamos presenciando un gran desatraso en puertos. Eso no es un plan promisorio, sino en plena marcha.

¹ Presidencia de la Republica de Colombia. Comunicado de Octubre 3 de 2007.

Se culminó la renegociación de las concesiones, y se tomó la decisión de que los puertos quepan en la figura por la cual tanto ha luchado el Ministro Plata, que es el de las Zonas Francas especiales.

"Yo creo que con lo que hemos hecho, Colombia se convierte en un país muy atractivo para inversión en puertos, porque el temor hace tres años era: "nosotros necesitamos inversión privada en puertos, y quieren irse a otros países de la región".²

"Que el INCO para identificar la zona de uso público e instalaciones portuarias solicitadas en la autorización temporal, practicó una visita de campo el día 11 de febrero de 2008, con base en la cual se adelantará el acta de reconocimiento de la citada zona de uso público y de las construcciones allí levantadas. En el sitio se logró practicar el reconocimiento de las construcciones existentes y que operaron hasta hace varios años en virtud de una concesión o permiso otorgado por la DIMAR. Las facilidades portuarias constan básicamente de dos muelles, el uno para motonaves o embarcaciones marítimas ubicado en aguas de la bahía de Cartagena y un segundo muelle para barcazas ubicado en el sitio conocido como Bahía Honda".³

"Incentivos a la inversión y acuerdos de comercio: "Si ustedes revisan Mamonal o Barranquilla, ven aquí un florecimiento, de difícil comparación en nuestros días con cualquier país del mundo, de nuevas zonas francas, gracias a los incentivos que se han estimulado en este Gobierno".

"El país tenía 11 zonas francas y hoy tiene 40 nuevas aprobadas. Y a pesar de la crisis, en los últimos días han llegado solicitudes por otras cinco zonas francas, lo cual se debe desarrollar en los próximos tres años. Ahí tenemos la esperanza de que estos proyectos inviertan en favor del país 5 mil millones de dólares, dinero totalmente productivo".

"En puertos, para responder el tercer comentario del doctor Juan Martín, ha ayudado inmensamente no solo la renegociación de las concesiones, sino que se les ha dado el esquema de zona franca.

En los puertos cuesta muchísimo el equipo. Ese equipo, gracias al esquema de zona franca, ahora llega al país sin IVA y sin arancel. Y ya no pagan un impuesto de renta del 33 sino un impuesto de renta del 15.

Eso ha estimulado muchísimo la inversión en puertos en Colombia. Y confiamos que hemos creado un esquema que haga a Colombia competitiva en toda esta región próxima al Canal de Panamá".⁴

"Hoy empieza el país a tener una formidable inversión en puertos.

² Palabras del Presidente Uribe en la presentación de los logros y desafíos para mejorar en el Doing Business. Octubre 28 de 2008. Bogotá.

³ Ibidem.

⁴ Palabras del Presidente Álvaro Uribe al instalar el Congreso Nacional de Infraestructura en Cartagena. Noviembre 20 de 2008. Cartagena.

En todas partes hay unas inversiones portuarias bien grandes. Todos tienen el beneficio tributario de zonas francas.

Ustedes saben lo que cuestan esos equipos de los puertos. Les ayuda mucho a traer esos equipos el tratamiento de zona franca, que les permite traer los equipos sin pagar IVA y sin pagar arancel.

Y nos vuelve muy competitivos con Panamá, con Perú, con Ecuador, con países de la región que han estado buscando atraer la inversión en puertos, porque, entonces, en la zona franca la tarifa de renta queda del 15 por ciento. Es bien importante, también, el estímulo visto en el sector general de zonas francas especiales. El país históricamente había acumulado 11; hoy tenemos 37 nuevas".⁵

"Infraestructura de logística y transporte: "La estrategia de competitividad incluida en este componente busca solucionar las deficiencias identificadas en la financiación de proyectos de infraestructura y en la regulación y la normatividad asociadas al transporte de carga, la infraestructura y la logística".

En desarrollo de lo anterior, se han presentado cinco estrategias y los objetivos que complementan cada una de ellas, dentro de las cuales cabe destacar la "Financiación privada en infraestructura", que tiene como propósito fundamental "atraer mayor inversión privada para la financiación de proyectos de infraestructura" y con ello garantizar "que las acciones relacionadas con los corredores de comercio exterior respondan a una visión de mediano y largo plazo, y a un ejercicio explícito de planeación como parte de una política de Estado más que de gobierno".⁶

"Este documento (Conpes N° 3547) impulsado por el Ministerio de Transporte; el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; y como una solicitud del sector privado enmarcado en el Sistema Nacional de Competitividad, considera a la logística como el factor de articulación entre la infraestructura física y los servicios asociados a esta. "El objetivo (de la Política Nacional de Logística) se enfoca en la conformación de sistemas de transporte competentes complementarios, orientados al servicio e integrados a la economía global".

"El Estado tiene la función", "de promover mecanismos óptimos" "que faciliten y promuevan el comercio exterior colombiano", así como el de facilitar y proveer de infraestructura de transporte (puertos)" "para soportar las expectativas del crecimiento de los flujos de intercambio de bienes".

"De acuerdo con el Reporte de Competitividad Global 2007 del Foro Económico Mundial, se encuentran notables desventajas competitivas en la calidad de la infraestructura colombiana, así mismo la provisión de

⁵ Palabras del Presidente Álvaro Uribe Vélez al instalar la Tertulia sobre Crecimiento Económico. Octubre 21 de 2008. Bogotá.

⁶ Documento Conpes N° 3527: Política Nacional de Competitividad y Productividad. Bogotá D.C., 23 de junio de 2008.

Infraestructura es percibida como uno de los factores más desfavorables a la hora de realizar negocios en el país"⁷

"el Ministerio de Transporte promoverá a través de las entidades competentes la inversión en nuevas instalaciones o mejoramiento de las existentes, con el objeto de mejorar la capacidad de infraestructura portuaria nacional contribuyendo a la competitividad del país".⁸

"el Estatuto de Puertos Marítimos estableció las disposiciones para el sector portuario en cuanto a su reglamentación, organización y condiciones de operación, y en este marco" dispuso en su artículo 2°, "los temas a los que deben referirse los Planes de Expansión Portuaria, centrándolos en los siguientes puntos fundamentales:..."1. La conveniencia de hacer inversiones en nuevas instalaciones portuarias, para facilitar el crecimiento del comercio exterior colombiano; para reducir el impacto de los costos portuarios sobre la competitividad de los productos colombianos en los mercados internacionales y sobre los precios al consumidor nacional; para aprovechar los cambios en la tecnología portuaria y de transporte; y para conseguir el mayor uso posible de cada puerto".⁹

- i. Por lo anterior, y con el fin fundamental de EXCLUIR EL CARBON COMO CARGA la hoy Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. presentó solicitud de modificación de la concesión portuaria, ante El INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES "INCO", el día 23 de diciembre de 2008 bajo el radicado N° 2008-409-023128-2. (Ver anexo N° 15).
- j. El INCO en desarrollo de la anterior solicitud, expidió la Resolución N° 112 del 13 de febrero de 2008, por medio de la cual, y dado el cumplimiento de los requisitos legales por parte de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. para la modificación de la solicitud de concesión portuaria aprobada por la Resolución N° 749 de diciembre 5 de 2006, convocó a una audiencia pública para que las autoridades o terceros interesados escucharan la presentación del proyecto por parte de la sociedad citada, hecho que se materializó el día 20 de febrero de 2009 en la sala de audiencias del INCO en la ciudad de Bogotá. (Ver anexo N° 16).
11. De los términos de referencia: La Sociedad Portuaria Puerto Bahía para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental para el Proyecto de Construcción y/o Ampliación del Puerto Marítimo de Gran Calado se basó en los Términos de Referencia PU-TER-1-02 y para el Proyecto de Construcción del Puerto Fluvial se basó en los Términos de Referencia PU-TER-1-05, previstos respectivamente por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial en las Resoluciones N° 1281 y 1290 de 2006. (Ver anexo N° 17).

⁷ Documento Compes N° 3547: Política Nacional Logística. Bogotá D.C., 27 de Octubre de 2008.

⁸ Página 23: "PLAN DE EXPANSIÓN PORTUARIA 2009-2011: PUERTOS PARA LA COMPETITIVIDAD Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE". Documento Compes N° 3611. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Consejo Nacional de Política Económica y Social.

⁹ Página 6 y 7: "PLAN DE EXPANSIÓN PORTUARIA 2009-2011: PUERTOS PARA LA COMPETITIVIDAD Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE". Documento Compes N° 3611. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Consejo Nacional de Política Económica y Social.

12. Participación de las comunidades: (Ver Estudio de Impacto Ambiental en versión física en Tomo V: Informe de Lineamientos de Participación Social. Tomo VI: Lineamientos de Participación Social-Pasacaballo. Tomo VII: Lineamientos de Participación Social-Ararcá. Tomo VIII: Lineamientos de Participación Social-Santa Ana. Tomo IX: Lineamientos de Participación Social-Caño del Oro y Tomo X: Lineamientos de Participación Social-Bocachica.).

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., siguiendo las pautas o los lineamientos de participación ciudadana establecidos por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial en los Términos de Referencia para el Estudio de Impacto Ambiental para un Proyecto de Construcción y/o Ampliación de Puertos Marítimos de Gran Calado PU-TER-1-02 y los Términos de Referencia para el Estudio de Impacto Ambiental para un Proyecto de Construcción de Puertos Fluviales PU-TER-1-05, y sobre el cual el mismo Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial determinó que no se requería Estudio Ambiental de Alternativas (Ver Anexo N° 17) desarrolló más de 28 reuniones, entre asambleas, talleres y visitas técnicas que contaron con la asistencia de mas de 952 personas de las comunidades antes citadas y la intervención de mas de 114 organizaciones de base comunitaria de las mismas, a las que fueron invitadas la Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias y/o sus delegados, la Defensa Civil, Secretaría de Participación y Desarrollo Social del Distrito de Cartagena, la Defensoría del Pueblo, la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios, así como las Juntas Administradoras Locales (JAL 1 y JAL 3) de dicha zona.

El proceso se realizó por etapas utilizando para ello la metodología de talleres reflexivos y herramientas pedagógicas con el fin de mantener una participación activa y analítica de los diferentes sectores de la comunidad participantes en todo el proceso; realizando una intervención pertinente y respetuosa que hizo visible la realidad de las unidades comuneras rurales (antes corregimientos) respecto a la situación de los impactos positivos y negativos de la construcción del puerto y todos los aportes al desarrollo social y económico de la zona.

La primera etapa fue llamada Lineamientos de Participación Social y durante la misma se presentaron las directivas de la empresa ante la comunidad, se presentó el diseño conceptual del proyecto; así como la nueva Fundación Puerto Bahía con sus directivas, se explicó el inicio del Diagnóstico Socioeconómico contratado con la Fundación Mamonal y se les informó las etapas que contempla un Estudio de Impacto Ambiental y que se llevarían a cabo diversos talleres para la construcción de la Línea Base, con unas visitas técnicas al lote del proyecto, identificación de impactos y Plan de Manejo, todo lo cual se cumplió en su totalidad. Durante las visitas pudieron los delegados de las distintas comunidades percibir el estado real del área del proyecto, así como los impactos producidos por intervenciones de años atrás, ya que allí funcionó durante años un puerto.

En las siguientes jornadas se construyó con la participación de las comunidades, las matrices de Determinación de los Impactos del Proyecto, con el apoyo de los técnicos de Incoplan, firma contratada por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. Para ello los asistentes a las jornadas se inscribieron en tres grupos diferentes: Abiótico, Biótico y Socioeconómico.

Las últimas jornadas fueron dedicadas a presentar y ajustar el Plan de Manejo Ambiental del proyecto con intervención y participación de las comunidades, también mediante matrices. Ya en ese momento, todas las comunidades

221

049

tenían la información del proyecto y se había generado con muchas de ellas, confianza mutua en el proceso. Cabe resaltar que todas las jornadas se llevaron a cabo en las mismas comunidades, dentro de las instalaciones de las Instituciones Educativas Oficiales de dichas poblaciones, lo cual permitió una voluminosa asistencia. Igualmente, la logística y suministros fueron contratados por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., con las organizaciones de base comunitaria de las respectivas comunidades o ciudadanos de las mismas, desde el reparto de las invitaciones hasta el suministro de alimentos y materiales. Los talleres, visitas técnicas y reuniones, se llevaron a cabo con las comunidades durante los meses de enero, febrero, marzo, abril y mayo de 2009, tal como consta en un informe de 1.658 folios impresos, que contiene fotos, videos, listados de asistencia, entrega de documentos, actas, entre otros. (Ver Estudio de Impacto Ambiental - Tomo V: Informe de Lineamientos de Participación Social en versión física en Tomo VI: Lineamientos de Participación Social-Pasacaballo. Tomo VII: Lineamientos de Participación Social-Ararcá. Tomo VIII: Lineamientos de Participación Social-Santa Ana. Tomo IX: Lineamientos de Participación Social-Caño del Oro. Tomo X: Lineamientos de Participación Social-Bocachica.).

Adicionalmente, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. con el fin de identificar plenamente las condiciones socio-económicas de las poblaciones dentro del área de influencia del proyecto, decidió contratar la elaboración de un DIAGNÓSTICO SOCIOECONÓMICO de dichas comunidades, con el propósito de actualizar uno que se había hecho 10 años atrás en algunas de ellas o de hacer un levantamiento real de la situación de cada comunidad por primera vez. Para ello suscribió un contrato con la Fundación Mamonal, entidad local de reconocida trayectoria con más de 30 años de experiencia en la ejecución de proyectos de desarrollo social. Por otro lado, con el propósito de tener una organización que pueda desarrollar en el futuro próximo las intervenciones sociales más necesarias en dichas comunidades dentro de las áreas de educación, generación de ingresos, cultura y deportes, creó la FUNDACION PUERTO BAHIA en noviembre 11 de 2008, cuyo objeto es "...la realización de programas y actividades de desarrollo social de interés general en los municipios del área de influencia de la Fundación", la cual ya ha venido ejecutando sus actividades dentro de las áreas de intervención, determinadas por el Diagnóstico Económico. (Ver anexo N° 18). (Seis (6) CD titulados: Estudios Socioeconómicos y Planos de Estructura Geográfica de Uso de Suelos Unidades Comuneras de Gobierno Rural de la Bahía de Cartagena, Vereda de Ararcá, Unidad Comunera de Gobierno Rural de Santa Ana, Pasacaballos, Santa Ana, Caño del Oro y Bocachica)

13. Participación de las comunidades en los términos del literal g.) del artículo 24 del Decreto N° 1220 de 2005: (Ver Estudio de Impacto Ambiental - en versión física en Tomo V: Informe de Lineamientos de Participación Social. Tomo VI: Lineamientos de Participación Social-Pasacaballo. Tomo VII: Lineamientos de Participación Social-Ararcá. Tomo VIII: Lineamientos de Participación Social-Santa Ana y Tomo IX: Lineamientos de Participación Social-Caño del Oro. Tomo X: Lineamientos de Participación Social-Bocachica.).

Antes de dar inicio a las actividades anteriormente citadas en desarrollo de lo estipulado por los términos de referencias establecidos por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., recibió las comunicaciones que mas adelante relacionaremos, como respuesta a las distintas solicitudes que se efectuaron en cumplimiento del literal g.) del artículo 24 del Decreto N° 1220 de 2005 y disposiciones complementarias.

046

- a. Comunicación con fecha 25 de junio de 2007, del Instituto Colombiano de Desarrollo Rural – INCODER identificada con radicado N° 20072137119 en la que se expresa: “...me permito certificarle que el área construcción del terminal portuario de gran calado, correspondiente a las coordenadas descritas en el oficio de la referencia y ubicado en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, no se cruza o traslapa con territorio titulado a Resguardos Indígenas o Tierras de las Comunidades Negras en la zona del proyecto”. (Ver anexo N° 19).
- b. Comunicación del Instituto Colombiano de Antropología e Historia – ICANH de noviembre 19 de 2008, identificada con radicado N° 3814 en la que se dispone: “En consecuencia para poder determinar con exactitud para las zonas de construcción del proyecto Puerto Multipropósito en Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Bolívar, si en el suelo y subsuelo existen o no bienes del Patrimonio Arqueológico, se requiere adelantar una prospección arqueológica en el lugar, como parte de lo que la Ley 1185 de 2008 denomina Programa de Arqueología Preventiva”. (Ver anexo N° 20).
- El estudio exigido fue elaborado por la compañía INCOPLAN, y no arrojó hallazgos arqueológicos de importancia o significativos, el cual fue radicado por esta misma empresa a nombre de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A ante el Instituto Colombiano de Antropología e Historia – ICANH el día 9 de julio del año 2009. (Ver anexo N° 21).
- c. Comunicación de la Unidad Nacional de Tierras Rurales–UNAT de noviembre 20 de 2008 identificada con el radicado N° 20082111002 en la cual se consagra: “Consultada la base de datos de procesos agrarios que se adelantan a la fecha en la Unidad Nacional de Tierras Rurales – UNAT, no se encontró actuaciones administrativas de procesos de clasificación, ni ningún otro relacionado con procedimientos a cargo de la Entidad en el área descrita en el oficio del asunto”. “La construcción del puerto multipropósito en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena se debe realizar sobre predios que demuestren pleno derecho de dominio y que no constituyen bienes de uso público o con limitantes establecidas en el POT del municipio”. (Ver anexo N° 22).
- d. Comunicación N° 3001 de diciembre 10 de 2008 del Instituto Colombiano de Desarrollo Rural – INCODER, en la cual se establece: “Revisado los archivos que dispone esta Oficina, le comunicamos que no aparecen registrados territorios colectivos legalmente constituidos ó en trámites de adjudicación al consejo comunitario de Pasacaballo, Ararca, Santana, Caño del Oro o Bocachica. En el municipio de Cartagena de Indias”. “Los procesos relacionados con comunidades negras e indígenas de acuerdo con la Ley 1152 de 2007, pasaron a ser competencia del Ministerio del Interior”. (Ver anexo N° 23).

14. Participación de las comunidades en los términos del literal f.) y g.) del artículo 24 del Decreto N° 1220 de 2005 y de los artículos 1°, 2°, 3° del Decreto N° 1320 de 1998 y disposiciones complementarias: (Ver Estudio de Impacto Ambiental – Lineamientos de Participación Social. Tomos VI, VII; VIII, IX y X).

En desarrollo de lo estipulado por los términos de referencias establecidos por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., recibió las comunicaciones que mas adelante

223

247

relacionaremos, como respuesta a las distintas solicitudes que se efectuaron en cumplimiento del literal f.) y g.) del artículo 24 del Decreto N° 1220 de 2005 y de los artículos 1°, 2°, 3° del Decreto N° 1320 de 1998 y disposiciones complementarias.

- a. Comunicación del Ministerio del Interior y de Justicia - Dirección de Asuntos Indígenas, Minorías y Rom, de diciembre 1° de 2008, identificada con el radicado N° OFI08-36993-DAI-1400 en la que se manifiesta: **"Revisadas las bases de datos institucionales del DANE, Asociaciones de Cabildos y/o Autoridades Tradicionales y los reconocimientos emanados de esta Dirección sobre comunidades indígenas NO SE REGISTRAN comunidades indígenas en el Distrito de Cartagena, departamento de Bolívar".** (Ver anexo N° 24).

"Sin embargo, si al adelantar las actividades se establece que existe alguna comunidad indígena en el área de influencia del proyecto, es necesario dar aviso por escrito a esta Dirección para dar cumplimiento a la realización del proceso de consulta previa de que trata el artículo 330 de la Constitución Política, el artículo 7 de la Ley 21 de 1991 y el artículo 76 de la Ley 99 de 1993".

- b. Con anterioridad y con fecha 25 de junio de 2007 el Ministerio del Interior y de Justicia mediante comunicación identificada con el radicado N° OFI07-16495-DET-1000, manifestó: **"Revisadas las bases de datos institucionales del DANE, Asociaciones de Cabildos y/o Autoridades Tradicionales y los reconocimientos emanados de esta Dirección sobre comunidades indígenas NO SE REGISTRAN comunidades en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, que incluye parte de los corregimientos de Pasacaballos y Santa Ana, y los asentamientos de Ararca, Bocachica y Caño de Loro, departamento de Bolívar".** (Ver anexo N° 25).
- c. Comunicación del Ministerio del Interior y de Justicia - Dirección de Asuntos para Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, de diciembre 18 de 2008, identificada con el radicado N° OFI08-38942-DCN-1500 en la que se manifestó: **"Revisada las bases de datos de consejos comunitarios y organizaciones de base de esta Dirección sobre comunidades negras, SE REGISTRA información de consejos Comunitarios así:"** (Ver anexo N° 26).
- d. Comunicación del Ministerio del Interior y de Justicia - Coordinación Grupo de Consulta Previa, de marzo 16 de 2009, identificada con el radicado N° OFI09-7720-DCN-0230, en la cual se manifiesta: **"Revisadas las bases de datos de Consejos Comunitarios y Organizaciones de Base existentes en dicha Dirección sobre comunidades negras, se registra información de comunidades negras así:"**. Al final de la comunicación antes citada se expresa: **"Por lo anterior, en caso que se superponga alguna comunidad negra en el área del proyecto, es necesario dar aviso por escrito al Grupo de Consulta Previa para dar cumplimiento a la realización del proceso de consulta previa de que trata el artículo..."** (Ver anexo N° 27).
- e. Comunicación del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, enviada en días pasados a una serie de personas que se identificaron como Consejos comunitarios de Pasacaballos, Santa Ana, Ararca, Bocachica y Caño de Loro y organizaciones de base. (Ver anexo N° 28), en el cual expresa:

640

"De conformidad con el artículo 44 de la Ley 70 de 1993, la Consulta Previa es un mecanismo de protección de la identidad cultural de las comunidades negras, para lograr su participación en el diseño, elaboración y evaluación de los estudios de impacto ambiental, socioeconómico y cultural, que se realicen sobre los proyectos que se pretendan adelantar en las áreas previstas en dicha Ley, en particular, sobre territorios legalmente titulados en cabeza de comunidades negras."

"En desarrollo del anterior criterio, las normas pertinentes del Decreto 1320 de 1998, establecen que cuando un proyecto, obra o actividad pretenda desarrollarse en zonas de resguardo o reserva indígena o en zonas adjudicadas en propiedad colectiva a comunidades negras, o en zonas no tituladas y habitadas en forma regular y permanente por dichas comunidades, deberá adelantarse consulta previa, con el objeto de analizar el impacto económico, ambiental, social y cultural que puede ocasionarse a la respectiva comunidad".

"De acuerdo con lo anterior, las autoridades mencionadas son las competentes para expedir dichas certificaciones, y sólo si en efecto hacen constar la presencia de comunidades étnicas y/o de territorios titulados de su propiedad en el área de influencia del proyecto, en el trámite de licenciamiento ambiental correspondiente que este Ministerio adelanta, verifica su participación en los términos antes indicados".

- f. Comunicación del Ministerio del Interior y de Justicia – Dirección de Asuntos para Comunidades, Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, de septiembre 28 de 2009, identificada con el radicado N° OF109-32828-GGP-0232, en la cual se manifiesta:

"En ese orden de ideas permitamos manifestarle que en relación a la zona de ejecución del proyecto (área de influencia del proyecto), a saber: corregimientos de Pasacaballo, Ararca, Santa Ana, Caño del Oro y Bocachica no hay duda alguna sobre la presencia de comunidades negras o población afrocolombiana sujeta a consulta previa. toda vez que, de la lectura de la norma citada claramente se deduce que no hay necesidad alguna de la existencia de título colectivo para que las comunidades negras sean objeto de la consulta previa, ya que, no hay que confundir los conceptos de Título Colectivo y Ocupación Colectiva, siendo este último el que se debe aplicar a las comunidades negras o población afrocolombianas en el evento de la no existencia de un título colectivo oficialmente reconocido". (Ver anexo N° 29).

15. Diagnóstico Ambiental de Alternativas:

El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial determinó que el proyecto a desarrollar y a ejecutar por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A no requería Estudio Ambiental de Alternativas, al momento de fijar los Términos de Referencia para el Estudio de Impacto Ambiental para el Proyecto de Construcción y Operación de un Puerto Marítimo de Gran Calado PU-TER-1-02 y los Términos de Referencia para el Estudio de Impacto Ambiental para un Proyecto de Construcción y Operación de un Puerto Fluvial PU-TER-1-05. (Ver Anexo N° 17)

215

049

16. Estudio de impacto ambiental:

En original y medio magnético nos permitimos hacerle llegar el Estudio de Impacto Ambiental, el cual tiene incorporado el objeto y alcance del mismo, un resumen ejecutivo de su contenido, la delimitación del área de influencia directa e indirecta del proyecto, la descripción del proyecto incluyendo su localización, etapas, dimensiones, costos estimados, cronograma de ejecución, procesos, identificación y estimación básica de los insumos, productos, residuos, emisiones, vertimientos y riesgos inherentes a la tecnología a utilizar, sus fuentes y sistemas de control, así como la información sobre los recursos naturales renovables que se pretenden usar, aprovechar o afectar para el desarrollo del proyecto; la identificación de las comunidades y de los mecanismos utilizados para informarles sobre el proyecto; la descripción, caracterización y análisis del medio biótico, abiótico, socioeconómico en el cual se pretende desarrollar el proyecto; la identificación y evaluación de los impactos ambientales determinados y que pueda ocasionar el proyecto, indicando las medidas de prevención, mitigación, corrección o compensación; la propuesta de Plan de Manejo Ambiental del proyecto durante las fases de construcción, operación, mantenimiento, desmantelamiento, abandono y/o terminación del proyecto y el programa de monitoreo del proyecto, así como el plan de contingencia que contiene las medidas de prevención y atención de las emergencias que se puedan ocasionar durante la vida del proyecto y los costos proyectados del Plan de Manejo en relación con el costo total del proyecto obra o actividad y cronograma de ejecución del Plan de Manejo, se encuentran todos y cada uno de ellos contemplados en los Tomos del I al X, que se anexan al presente escrito. (Ver Estudio de Impacto Ambiental en versión física Tomo: Resumen Ejecutivo. Tomo I: Línea Base – Informe Principal y Anexos. Tomo II: Informe Principal. Tomo III: Anexos del Informe Principal. Tomo IV: Planos. Tomo V: Informe de Lineamientos de Participación Social. Tomo VI: Lineamientos de Participación Social-Paseo de Caballo. Tomo VII: Lineamientos de Participación Social-Arrecia. Tomo VIII: Lineamientos de Participación Social-Santa Ana. Tomo IX: Lineamientos de Participación Social-Cafío del Oro. Tomo X: Lineamientos de Participación Social-Bocachica.)

Una copia del Estudio de Impacto Ambiental que nos permitimos hacerle llegar, igualmente se radicará ante la Corporación Autónoma Regional del Canal Del Dique (CARDIQUE), autoridad ambiental regional con competencia sobre el sitio del proyecto, a fin de que esta emita el pronunciamiento de su competencia. De la anterior radicación haremos llegar constancia ante ese Ministerio dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a su radicación con destino al expediente que su Honorable Despacho ordenará constituir, dentro del trámite de la presente solicitud.

a. Información sobre la compatibilidad del proyecto con los usos del suelo establecidos en el POT:

Si bien es de nuestro amplio conocimiento, permitámonos absolver el interrogante con las mismas palabras expresadas por el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, quien en comunicación dirigida al INCO, manifestó lo siguiente:

"Plan de Ordenamiento Territorial de Cartagena: El área objeto sobre el cual se desarrollará el proyecto portuario está clasificada como zona portuaria principal, de acuerdo con lo previsto en el Documento CONPES N° 3149 del 20

de diciembre de 2001 considerada así como zona de desarrollo portuario en crecimiento y de inmediata expansión portuaria.

Adicionalmente, el Proyecto Portuario se encuentra localizado en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, localidad Industrial de la Bahía, en la Unidad Comunal de Gobierno N° 11, sector Sur de la Zona Industrial de Mamonal y el Corregimiento de Pasacaballos, cerca de la desembocadura del Canal del Dique en la Bahía de Cartagena, área señalada en el Decreto 0977 del 2001 (Plan de Ordenamiento Territorial de Cartagena de Indias), como suelo suburbano.

Sobre el mismo lugar, el Acuerdo N° 033 del Concejo Distrital de Cartagena de octubre de 2007, modificó excepcionalmente el artículo 1° del Capítulo III de la primera parte del Decreto 0977 del 2001 y de manera específica al punto de unión de la Bahía de Cartagena con el Canal del Dique, considerando a éste lugar como una Centralidad Portuaria Multimodal, encaminada a incentivar el desarrollo de los sectores primarios y la integración regional, mediante el fortalecimiento de la actividad en la zona norte y la creación de centros de comercialización inter-regional de productos, bienes y servicios. El mismo Acuerdo N° 033 estableció para el punto de unión de la Bahía con el Canal del Dique antes descrita, la localización de actividades portuarias 2 y 3 e industrial 3 que permiten articular los suelos de expansión industrial con el comercio internacional". (Ver anexo N° 30.)

"Plan de Desarrollo Distrital de Cartagena 2008-2011: Dentro de los objetivos fundamentales del Plan de Desarrollo Distrital 2008-2011. POR UNA SOLA CARTAGENA, encontramos consignado como un objetivo estratégico lo siguiente: OBJETIVO ESTRATEGICO N° 4: Promover el crecimiento económico incluyente con sostenibilidad y competitividad. 4. Cartagena Centro logístico y Portuario para el desarrollo del turismo, la industria y el comercio.

Este programa está orientado a consolidar la acción Distrital, en aras de gestionar y dar cumplimiento a la apuesta estratégica de Cartagena como gran centro logístico y portuario para el desarrollo de la economía local basada en la Fortaleza logística y portuaria, mediante el desarrollo de nodos de coordinación intermodal (plataformas logísticas que apoyen el transporte marítimo, fluvial, terrestre y aéreo) y nodos de transferencia, orientados al crecimiento del turismo, la industria, el comercio, y a las Centrales de Carga y Abastos como proyectos distritales.

"En razón de esto, el Distrito promoverá el encadenamiento de las empresas locales, regionales, nacionales e internacionales, que contribuyan al desarrollo de la industria Cartagenera y en especial de los sub sectores petroquímico-plástico, metalmeccánica, turístico-náutico, turístico-histórico y cultural, turístico-negocios, construcción, comercial, Logístico y portuario". (Ver anexo N° 30).

En los anteriores términos, presentamos a consideración de su Honorable Despacho, solicitud de Licencia Ambiental, la cual incluye todos y cada uno los permisos, autorizaciones y/o concesiones para el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales renovables, que sean necesarios para el desarrollo y operación del proyecto que en resumen podríamos denominar Construcción y Operación de un Terminal de Servicio Público Multipropósito, tal como fue denominado por el Auto N° 1119 de abril 8 de 2008 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, que no es mas que la Construcción y

Operación de un Puerto y Muelle Marítimo de Gran Calado y Construcción y Operación de un Puerto y Muelle Fluvial, unidos entre sí por los terrenos adyacentes a los mismos, ubicado fundamentalmente en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar.

Notificaciones:

Para todos los efectos, recibiré notificaciones y/o comunicaciones en las siguientes direcciones.

Cra 54 N° 68-196 oficina 404. Edificio Prado Office Center. Tel: (575) 3693788-
Fax: (575) 3565198. Correo Electronico: clorduy@etb.net.co. Cel: 313 5320839.
Barranquilla - Colombia

Cordialmente,


CESAR AUGUSTO LORDUY MALDONADO
Apoderado
SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA S.A
C.C 8.667.215 de Barranquilla
T.P: 45.869 de Minjusticia

ANEXOS:

1. Formato único nacional de solicitud de licencia ambiental, debidamente diligenciado, al que se refiere el artículo 24 del Decreto N° 1220 de 2005 y las Resoluciones N° 958 y 2202 del 2005 expedidas por el Ministerio del Medio Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial. (Ver anexo N° 1).
2. Poder debidamente otorgado por la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA S.A. (Ver anexo N° 2).
3. Certificado de existencia y representación legal de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA S.A. (Ver anexo N° 3).
4. Plano de localización del proyecto, obra o actividad, en base cartográfica del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, IGAC. (Ver anexo N° 4).
5. Comunicación del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, - Sede Central, identificada con el radicado N° 8002008EE14218-C1-F: 1-A: 7 en la cual se consagra: "le comunico que revisada la cartografía elaborada por el IGAC para efecto del Decreto 1320 de 1998 no se detectó la presencia de

resguardos indígenas ni de tierras de comunidades negras debidamente tituladas". (Ver anexo N° 5).

6. Comunicación de la misma entidad de fecha diciembre 18 de 2008, identificada con el radicado N° 8002008EE14220-C1-F: 1-A: 7 en la cual se manifiesta: **"le comunico que revisada la cartografía elaborada por el IGAC para efecto del Decreto 1320 de 1998 no se detectó la presencia de resguardos indígenas ni de tierras de comunidades negras debidamente tituladas". (Ver anexo N° 6).**
7. Descripción explicativa del proyecto que incluye su localización, dimensión y operación, características ambientales generales del área de localización del proyecto e información sobre la presencia de comunidades localizadas en el área de influencia directa del proyecto, obra o actividad propuesta. (Ver anexo N° 7) (Ver Estudio de Impacto Ambiental versión física en Tomo: Resumen Ejecutivo. Tomo I: Línea Base - Informe Principal y Anexos. Tomo II: Informe Principal. Tomo III: Anexos del Informe Principal. Tomo IV: Planos y Tomo V: Informe de Lineamientos de Participación Social. Tomo VI: Lineamientos de Participación Social-Pascaballo. Tomo VII: Lineamientos de Participación Social-Arara. Tomo VIII: Lineamientos de Participación Social-Santa Ana. Tomo IX: Lineamientos de Participación Social-Caño del Oro y Tomo X: Lineamientos de Participación Social-Bocachica.)
8. Certificado del Ministerio del Interior y de Justicia sobre comunidades indígenas y/o negras tradicionales. (Ver anexo N° 8). (Comunicación del Ministerio del Interior y de Justicia - Dirección de Asuntos para Comunidades, Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, de septiembre 28 de 2008, identificada con el radicado N° OF08-3328-GGP-0232).
9. Antecedentes del proyecto: Concesión portuaria por 20 años otorgada por la Resolución N° 0111 del 12 de agosto de 1968 (Ver anexo N° 9).
10. Antecedentes del proyecto: Resolución N° 0133 del 17 de agosto de 1971, por medio de la cual se le concedió permiso a la sociedad citada para operar un muelle privado de exportación. (Ver anexo N° 10).
11. Antecedentes del proyecto: Resolución N° 1203 del 29 de julio de 1988 expedida por la DIMAR, autorizando nuevamente a la sociedad mencionada para ocupar por 20 años, las playas y zonas de bajamar en un área de terreno localizado en la Bahía Interior de Cartagena, en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y Bahía Honda. (Ver anexo N° 11).
12. Antecedentes del proyecto: Resolución N° 151 del 21 de marzo de 2006 por medio de la cual se le concede a la sociedad citada, Autorización Temporal Portuaria. (Ver anexo N° 12).
13. Antecedentes del proyecto: Resolución N° 749 del 5 de diciembre de 2006 expedida por el Instituto Nacional de Concesiones INCO, mediante la cual se le aprobó a la sociedad una solicitud de concesión portuaria y se le fijaron las condiciones en que se le otorgaría la concesión por 30 años a la hoy Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. (Ver anexo N° 13).
14. Antecedentes del proyecto: Resolución N° 237 de marzo 27 de 2007 expedida por el Instituto Nacional de Concesiones INCO, y por medio de la cual se autorizaron unas obras en el puerto ubicado en la Bahía Interna de

Cartagena, en el Corregimiento de Santa Ana – Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias –Departamento de Bolívar, en el sitio denominado "La Pulga" localizado entre la desembocadura del Canal del Dique y Bahía Honda. (Ver anexo N° 14).

15. Antecedentes del proyecto: Solicitud de modificación de la concesión portuaria, ante el "INCO", de fecha 23 de diciembre de 2008, identificada con el radicado N° 2008-408-023128-2. (Ver anexo N° 15).

16. Antecedentes del proyecto: Resolución N° 112 del 13 de febrero de 2008 expedida por el INCO por medio de la cual, y dado el cumplimiento de los requisitos legales por parte de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. para la modificación de la solicitud de concesión portuaria aprobada por la Resolución N° 749 de diciembre 5 de 2006, convocó a una audiencia pública para que las autoridades o terceros interesados escucharan la presentación del proyecto por parte de la sociedad citada, hecho que se materializó el día 20 de febrero de 2009 en la sala de audiencias del INCO en la ciudad de Bogotá. (Ver anexo N° 16).

17. De los términos de referencia: La Sociedad Portuaria Puerto Bahía para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental para el Proyecto de Construcción y/o Ampliación del Puerto Marítimo de Gran Calado se basó en los Términos de Referencia PU-TER-1-02 y para el Proyecto de Construcción del Puerto Fluvial se basó en los Términos de Referencia PU-TER-1-05, previstos respectivamente por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial en las Resoluciones N° 1281 y 1290 de 2006. (Ver anexo N° 17).

18. Participación de las comunidades: Seis (6) CD titulados: Estudios Socioeconómicos y Planos de Estructura Geográfica de Uso de Suelos Unidades Comuneras de Gobierno Rural de la Bahía de Cartagena, Vereda de Ararca, Unidad Comunera de Gobierno Rural de Santa Ana, Pasacaballos, Santa Ana, Caño del Oro y Bocachica (Ver anexo 18) y Ver Estudio de Impacto Ambiental en versión física en Tomo V: Informe de Lineamientos de Participación Social. Tomo VI: Lineamientos de Participación Social-Pasacaballos. Tomo VII: Lineamientos de Participación Social-Ararca. Tomo VIII: Lineamientos de Participación Social-Santa Ana. Tomo IX: Lineamientos de Participación Social-Caño del Oro y Tomo X: Lineamientos de Participación Social-Bocachica y en versión electrónica en dos (2) CD).

19. Participación de las comunidades: Comunicación con fecha 25 de junio de 2007, del Instituto Colombiano de Desarrollo Rural – INCODER identificada con radicado N° 20072137119 en la que se expresa: " ...me permito certificarle que el área construcción del terminal portuario de gran calado, correspondiente a las coordenadas descritas en el oficio de la referencia y ubicado en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, no se cruza o traslapa con territorio titulado a Resguardos Indígenas o Tierras de las Comunidades Negras en la zona del proyecto". (Ver anexo N° 19).

20. Participación de las comunidades: Comunicación del Instituto Colombiano de Antropología e Historia – ICANH de noviembre 19 de 2008, identificada con radicado N° 3814 en la que se dispone: "En consecuencia para poder determinar con exactitud para las zonas de construcción del proyecto Puerto Multipropósito en Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Bolívar, si en el suelo y subsuelo existen o no bienes del Patrimonio Arqueológico, se requiere adelantar una prospección arqueológica en el lugar, como parte de lo

que la Ley 1185 de 2008 denomina Programa de Arqueología Preventiva". (Ver anexo N° 20).

21. Participación de las comunidades: Estudio de "prospección arqueológica" radicado ante el Instituto Colombiano de Antropología e Historia – ICANH el día 9 de julio del año 2009. (Ver anexo N° 21).

22. Participación de las comunidades: Comunicación de la Unidad Nacional de Tierras Rurales–UNAT de noviembre 20 de 2008 identificada con el radicado N° 20082111002 en la cual se consagra: *"Consultada la base de datos de procesos agrarios que se adelantan a la fecha en la Unidad Nacional de Tierras Rurales – UNAT, no se encontró actuaciones administrativas de procesos de clasificación, ni ningún otro relacionado con procedimientos a cargo de la Entidad en el área descrita en el oficio del asunto". "La construcción del puerto multipropósito en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena se debe realizar sobre predios que demuestren pleno derecho de dominio y que no constituyen bienes de uso público o con limitantes establecidas en el POT del municipio".* (Ver anexo N° 22).

23. Participación de las comunidades: Comunicación N° 3001 de diciembre 10 de 2008 del Instituto Colombiano de Desarrollo Rural – INCODER, en la cual se establece: *"Revisado los archivos que dispone esta Oficina, le comunicamos que no aparecen registrados territorios colectivos legalmente constituidos ó en trámites de adjudicación al consejo comunitario de Pasacaballo, Ararca, Santana, Caño del Oro o Bocachica. En el municipio de Cartagena de Indias". "los procesos relacionados con comunidades negras e indígenas de acuerdo con la Ley 1152 de 2007, pasaron a ser competencia del Ministerio del Interior".* (Ver anexo N° 23).

24. Participación de las comunidades: Comunicación del Ministerio del Interior y de Justicia - Dirección de Asuntos Indígenas, Minorías y Rom, de diciembre 1° de 2008, identificada con el radicado N° OFI08-36993-DAI-1400 en la que se manifiesta: *"Revisadas las bases de datos institucionales del DANE, Asociaciones de Cabildos y/o Autoridades Tradicionales y los reconocimientos emanados de esta Dirección sobre comunidades indígenas NO SE REGISTRAN comunidades indígenas en el Distrito de Cartagena, departamento de Bolívar".* (Ver anexo N° 24).

25. Participación de las comunidades: Comunicación de fecha 25 de junio de 2007 expedida por el Ministerio del Interior y de Justicia identificada con el radicado N° OFI07-16495-DET-1000, en la que manifestó: *"Revisadas las bases de datos institucionales del DANE, Asociaciones de Cabildos y/o Autoridades Tradicionales y los reconocimientos emanados de esta Dirección sobre comunidades indígenas NO SE REGISTRAN comunidades en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, que incluye parte de los corregimientos de Pasacaballos y Santa Ana, y los asentamientos de Ararca, Bocachica y Caño de Loro, departamento de Bolívar".* (Ver anexo N° 25).

26. Participación de las comunidades: Comunicación del Ministerio del Interior y de Justicia - Dirección de Asuntos para Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, de diciembre 18 de 2008, identificada con el radicado N° OFI08-38942-DCN-1500 en la que se manifestó: *"Revisada las bases de datos de consejos comunitarios y*

organizaciones de base de esta Dirección sobre comunidades negras, SE REGISTRA información de consejos Comunitarios así:" (Ver anexo N° 26).

27. Participación de las comunidades: Comunicación del Ministerio del Interior y de Justicia - Coordinación Grupo de Consulta Previa, de marzo 16 de 2009, identificada con el radicado N° OF109-7720-DCN-0230, en la cual se manifiesta: "Revisadas las bases de datos de Consejos Comunitarios y Organizaciones de Base existentes en dicha Dirección sobre comunidades negras, se registra información de comunidades negras así:". Al final de la comunicación antes citada se expresa: "Por lo anterior, en caso que se superponga alguna comunidad negra en el área del proyecto, es necesario dar aviso por escrito al Grupo de Consulta Previa para dar cumplimiento a la realización del proceso de consulta previa de que trata el artículo..." (Ver anexo N° 27).

28. Participación de las comunidades: Comunicación del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, enviada a una serie de personas que se identificaron como Consejos comunitarios de Pasacaballos, Santa Ana, Ararca, Bocachica y Caño de Loro y organizaciones de base. (Ver anexo N° 28), en el cual expresa: "De conformidad con el artículo 44 de la Ley 70 de 1993, la Consulta Previa es un mecanismo de protección de la identidad cultural de las comunidades negras, para lograr su participación en el diseño, elaboración y evaluación de los estudios de impacto ambiental, socioeconómico y cultural, que se realicen sobre los proyectos que se pretendan adelantar en las áreas previstas en dicha Ley, en particular, sobre territorios legalmente titulados en cabeza de comunidades negras." "En desarrollo del anterior criterio, las normas pertinentes del Decreto 1320 de 1998, establecen que cuando un proyecto, obra o actividad pretenda desarrollarse en zonas de resguardo o reserva indígena o en zonas adjudicadas en propiedad colectiva a comunidades negras, o en zonas no tituladas y habitadas en forma regular y permanente por dichas comunidades, deberá adelantarse consulta previa, con el objeto de analizar el impacto económico, ambiental, social y cultural que puede ocasionarse a la respectiva comunidad". "De acuerdo con lo anterior, las autoridades mencionadas son las competentes para expedir dichas certificaciones, y sólo si en efecto hacen constar la presencia de comunidades étnicas y/o de territorios titulados de su propiedad en el área de influencia del proyecto, en el trámite de licenciamiento ambiental correspondiente que este Ministerio adelanta, verifica su participación en los términos antes indicados".

29. Participación de las comunidades: Comunicación del Ministerio del Interior y de Justicia - Dirección de Asuntos para Comunidades, Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, de septiembre 28 de 2009, identificada con el radicado N° OF109-32828-GGP-0232, en la cual se manifiesta: "En ese orden de ideas permítanos manifestarle que en relación a la zona de ejecución del proyecto (área de influencia del proyecto), a saber: corregimientos de Pasacaballo, Ararca, Santa Ana, Caño del Oro y Bocachica no hay duda alguna sobre la presencia de comunidades negras o población afrocolombiana sujeta a consulta previa. toda vez que, de la lectura de la norma citada claramente se deduce que no hay necesidad alguna de la existencia de título colectivo para que las comunidades negras sean objeto de la consulta previa, ya que, no hay que confundir los conceptos de Título Colectivo y Ocupación Colectiva, siendo este último el que se debe aplicar a

las comunidades negras o población afrocolombianas en el evento de la no existencia de un título colectivo oficialmente reconocido". (Ver anexo N° 29).

30. Información sobre la compatibilidad del proyecto con los usos del suelo establecidos en el POT: Comunicación del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, dirigida al INCO, en la que se manifiesta: "Plan de Ordenamiento Territorial de Cartagena: El área objeto sobre el cual se desarrollará el proyecto portuario esta clasificada como zona portuaria principal, de acuerdo con lo previsto en el Documento CONPES N° 3149 del 20 de diciembre de 2001 considerada así como zona de desarrollo portuario en crecimiento y de inmediata expansión portuaria. Adicionalmente, el Proyecto Portuario se encuentra localizado en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, localidad Industrial de la Bahía, en la Unidad Comunal de Gobierno N° 11, sector Sur de la Zona Industrial de Mamonal y el Corregimiento de Pasacaballos, cerca de la desembocadura del Canal del Dique en la Bahía de Cartagena, área señalada en el Decreto 0977 del 2001 (Plan de Ordenamiento Territorial de Cartagena de Indias), como suelo suburbano. Sobre el mismo lugar, el Acuerdo N° 033 del Concejo Distrital de Cartagena de octubre de 2007, modificó excepcionalmente el artículo 1° del Capítulo III de la primera parte del Decreto 0977 del 2001 y de manera específica el punto de unión de la Bahía de Cartagena con el Canal del Dique, considerando a éste lugar como una Centralidad Portuaria Multimodal, encaminada a incentivar el desarrollo de los sectores primarios y la integración regional, mediante el fortalecimiento de la actividad en la zona norte y la creación de centros de comercialización inter-regional de productos, bienes y servicios. El mismo Acuerdo N° 033 estableció para el punto de unión de la Bahía con el Canal del Dique antes descrita, la localización de actividades portuarias 2 y 3 e industrial 3 que permiten articular los suelos de expansión industrial con el comercio internacional". (Ver anexo N° 30.)