



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

RESOLUCIÓN NÚMERO 0447

05 MARZO 2010

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

**EL ASESOR DE LA DIRECCIÓN DE LICENCIAS, PERMISOS Y TRÁMITES
AMBIENTALES**

En ejercicio de las funciones asignadas al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial mediante la Ley 99 de 1993, el Decreto 216 del 3 de febrero de 2003, Decreto 3266 del 8 de octubre de 2004, de las funciones delegadas mediante la Resolución 1393 del 8 de agosto de 2007, modificada por la Resolución No. 178 del 4 de febrero de 2009, en concordancia con el Decreto 1220 de 2005 y,

CONSIDERANDO

Que el Ministerio de Transporte, por medio de la Resolución 5369 de 10 de diciembre de 2007, declaró como zona de interés público para fines portuarios en el Municipio de Ciénaga, Departamento del Magdalena, un área de playa de 800 metros desde la coordenada del límite de la concesión portuaria otorgada a la Sociedad Portuaria de Ciénaga S.A., hasta la desembocadura del Río Toribío; y desde esta, hasta el límite de la concesión otorgada a la Sociedad American Port Company Inc.

Que así mismo, el Ministerio de Transporte realizó una convocatoria pública destinada a generar y concretar el interés del sector privado en la creación de una asociación futura para la constitución de una Sociedad Portuaria que tendrá por objeto la promoción, financiación, realización de estudios, construcción, administración y operación de un puerto destinado al servicio público para el manejo de carbón con cargue directo.

Que mediante Resolución No. 548 del 10 de diciembre de 2008, el Instituto Nacional de Concesiones ofreció en concesión la zona declarada de interés público mediante la Resolución 5369 de 10 de diciembre de 2007 del Ministerio de Transporte, para la construcción y operación de un puerto carbonífero que el Gobierno Nacional ha denominado “Puerto Nuevo”.

Que mediante Resolución No. 435 del 2 de marzo de 2009, este Ministerio otorgó Licencia Ambiental, a la empresa C.I. PRODECO S.A., para el proyecto “Construcción y Operación del Puerto Marítimo Puerto Nuevo”, ubicado en el área continental que se desarrollará al norte de Colombia en el departamento del Magdalena, en límites de los municipios de Santa Marta y Ciénaga, pero totalmente en jurisdicción de Ciénaga, cerca a la desembocadura del río Toribío.

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

Que el numeral segundo del Artículo Primero de la Resolución No. 435 del 2 de marzo de 2009, incluyó la etapa marítima del proyecto, señalando en su párrafo que la empresa C. I. PRODECO S. A., debería solicitar modificación de la licencia ambiental para la aprobación de los estudios y diseños relacionados con la etapa marítima del proyecto “Puerto Nuevo”.

Que en el Artículo Tercero de la Resolución No. 435 del 2 de marzo de 2009, se otorgaron los permisos, concesiones y/o autorizaciones necesarias para el desarrollo del proyecto, de conformidad con lo establecido en el Artículo Tercero del Decreto 1220 de 2005.

Que mediante Resolución No. 729 del 20 de abril de 2009, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, resolvió el recurso de reposición interpuesto en contra de la Resolución No. 435 del 2 de marzo de 2009, en el sentido de modificar el artículo séptimo y el párrafo del artículo octavo de la Resolución impugnada.

Que mediante escrito radicado bajo el No. 4120-E1-106607 del 11 de septiembre de 2009, la empresa C.I. PRODECO S.A., por intermedio de apoderada general, solicitó modificación de la Licencia Ambiental otorgada mediante Resolución No. 435 del 2 de marzo de 2009, a su vez modificada mediante Resolución No. 729 del 20 de abril de 2009, para el proyecto “Construcción y Operación del Puerto Marítimo Puerto Nuevo”, en el sentido de aprobar los estudios y diseños relacionados con la etapa marítima del proyecto “Puerto Nuevo”, de acuerdo con lo establecido en el párrafo del artículo 1º de dicha Resolución.

Que mediante oficio radicado No. 2400-E2-110291 del 22 de septiembre de 2009, este Ministerio requirió a la empresa C.I. PRODECO S.A., para que allegara copias de la constancia de pago del cobro por la prestación del servicio de evaluación de los estudios ambientales del proyecto, de acuerdo con la liquidación correspondiente.

Que mediante escrito radicado No. 4120-E1-115246 del 1 de octubre de 2009, la empresa C.I. PRODECO S.A., allegó las copias de la constancia de pago del cobro por la prestación del servicio de evaluación.

Que con el Auto No. 2864 del 8 de octubre de 2009, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, inició el trámite administrativo para la modificación de la Licencia Ambiental otorgada a la empresa C.I. PRODECO S.A., mediante la Resolución No. 435 del 2 de marzo de 2009, modificada por la Resolución No. 729 del 20 de abril de 2009, para el proyecto “Construcción y Operación del Puerto Marítimo Puerto Nuevo”, ubicado en jurisdicción del municipio de Ciénaga, departamento del Magdalena, en el sentido de aprobar los estudios y diseños relacionados con la etapa marítima del proyecto.

Que mediante oficio con radicado 4120-E1-25061 del 25 de Febrero de 2010, el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras Jose Benito Vives de Andrés – INVEMAR-, allegó a este Ministerio concepto técnico sobre la visita técnica adelantada y la revisión de documentos del proyecto “Puerto Nuevo” de C. I. PRODECO S.A.

Que mediante la Resolución No. 446 del 5 de marzo de 2010, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, autorizó la cesión de la Licencia Ambiental otorgada mediante Resolución No. 435 del 2 de marzo 2009, modificada a través de la Resolución No. 729 del 20 de abril de 2009, de la empresa CI PRODECO S.A., con el NIT. 860.041.312-9 a la Sociedad Portuaria

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

Puerto Nuevo S. A., identificada con el NIT. 900.273.253-2, así como el cambio de solicitante dentro del trámite de modificación de licencia ambiental solicitada mediante el radicado 4120-E1-5655 del 19 de enero de 2010, iniciada mediante Auto No. 2864 del 8 de octubre de 2009.

FUNDAMENTOS LEGALES

La Constitución Política, en relación con la protección del medio ambiente, contiene entre otras disposiciones, que es obligación del Estado y de las personas, proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación (Art. 8º); corresponde al Estado organizar, dirigir y reglamentar la prestación de servicios de saneamiento ambiental conforme a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad (Art. 49); la propiedad privada tiene una función ecológica (Art. 58); es deber de la persona y del ciudadano proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano (Art. 95).

El Artículo 79 de la C.P. establece, que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y 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.” De otra parte, el artículo 80 de la misma Carta Política señala, que le corresponde al Estado planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución, previniendo y controlando los factores de deterioro ambiental, imponiendo sanciones legales y exigiendo la reparación de los daños causados, así mismo, cooperando con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas.

Que el artículo 209 de la Constitución Política establece que 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.

Que la Ley 99 de 1993, creó el Ministerio del Medio Ambiente, hoy Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, reordenó el sector público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, y organizó el Sistema Nacional Ambiental - SINA, como el conjunto de orientaciones, normas, actividades, recursos, programas e instituciones que permiten poner en marcha los principios generales ambientales.

Que el desarrollo sostenible es entendido a la luz de lo establecido en el artículo 3º de la ley 99 de 1993, como 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.

Que el artículo 49 de la precitada Ley, determina la obligatoriedad de la licencia ambiental, con respecto a la ejecución de obras, o el establecimiento de industrias o el desarrollo de cualquier actividad, que de acuerdo con la Ley y los reglamentos, puedan producir un deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje.

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

Así mismo, el artículo 50 *ibídem*, define la licencia ambiental como la autorización que otorga la autoridad ambiental competente para el desarrollo o ejecución de una obra o actividad, para lo cual sujeta al beneficiario de ésta, al cumplimiento de las obligaciones, con el fin de prevenir, mitigar, corregir, compensar y manejar los posibles efectos ambientales que la obra o actividad pueda ocasionar al medio ambiente.

De lo anterior se infiere que el deber de prevención y control del deterioro ambiental se ejerce, entre otras formas, a través del otorgamiento, denegación o cancelación de licencias ambientales por parte del Estado y sólo su obtención previa, hace viable la ejecución de obras o actividades que puedan producir un deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje, de conformidad con las condiciones técnicas y jurídicas establecidas previamente por la autoridad competente.

La razón de ser de las licencias ambientales es la protección de los derechos individuales y colectivos, correspondiéndole a las autoridades públicas velar por estos derechos, en particular cuando el riesgo de su vulneración aumenta debido al desarrollo de actividades que generan impactos negativos, en este sentido, el Estado, a través de la autoridad ambiental, se ocupa de prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental.

La Ley 99 de 1993, define el estudio de impacto ambiental y delimita su contenido en los siguientes términos:

"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. (...)."

Se deduce de lo anterior que la licencia ambiental está fundamentada en los estudios ambientales presentados para evaluación de la autoridad ambiental, los cuales señalan de manera detallada el proyecto, obra o actividad que se pretende desarrollar; así como las medidas dirigidas a prevenir y evitar impactos no controlados al ambiente, en el desarrollo del proyecto.

Que el Gobierno Nacional a través del Decreto 3083 de 15 de agosto de 2007, adicionado por el Decreto No. 4286 del 4 de noviembre de 2009, determinó que "a partir del 1 de julio de 2010, en todos los puertos marítimos del país el cargue de carbón en naves se deberá hacer a través de un sistema de cargue directo, utilizando para ello bandas transportadoras encapsuladas u otro sistema tecnológico equivalente. El sitio de embarque será el más próximo a la línea de playa que evite el fondeo para el cargue, mediante la ejecución de dársenas, zonas de maniobra y canales de acceso adecuados". Así mismo, dicho Decreto dispuso que la operación de los puertos carboníferos deberá realizarse de acuerdo con las mejores prácticas y tecnologías limpias que eviten la dispersión de partículas de carbón, incluyendo entre otros, sistemas de humectación eficientes, control de altura de pilas de almacenamiento y de descargas de carbón, reducción

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

de inventarios y control de emisiones en puntos de transferencia. Estas operaciones contarán con barreras u otros dispositivos para el control de la dispersión de estas partículas por fuera de las zonas de manejo.

Que de conformidad con la Ley 1ª de 1991, por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones, la creación, el mantenimiento, y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, dentro de las condiciones previstas en esta ley, son de interés público.

Que en el marco del artículo 4 de la Ley 1º de 1991, para el beneficio común, las sociedades portuarias podrán asociarse de modo transitorio o permanente, en cualesquiera de las modalidades que autoriza la ley, con el propósito de facilitar el uso común de las zonas marinas adyacentes a los puertos y embarcaderos, construyendo obras tales como dragado, relleno, y obras de ingeniería oceánica, y prestando los servicios de beneficio común que resulten necesarios.

El Documento Conpes 3540 del 25 de agosto de 2008¹ en el marco de las políticas de promoción del sector carbonífero y de expansión de la capacidad portuaria del país antes referidas, señaló en relación con la promoción y construcción de un puerto de servicio público para la exportación del carbón, que para el desarrollo del proyecto se podrá hacer acuerdos sobre obras de beneficio común con otros puertos públicos y privados, para tener un desarrollo conjunto con otras operaciones portuarias y minimizar los impactos ambientales, asociados con la construcción y operación de dichas actividades.

A través del Documento Conpes 3611 del 14 de septiembre de 2009², adoptado mediante el Decreto 4734 del 2 de diciembre de 2009, se recomendó continuar con la implementación de las recomendaciones del Documento Conpes 3540 de 2008, en cuanto al manejo de carbón por zonas portuarias del país.

Así mismo, en dicho documento se estableció que la operación de los puertos carboníferos deberá realizarse de acuerdo con las mejores prácticas y tecnologías limpias que eviten la dispersión de partículas de carbón, incluyendo entre otros, sistemas de humectación eficientes, control de altura de pilas de almacenamiento y de descarga de carbón, reducción de inventarios y control de emisiones en puntos de transferencia. Estas operaciones contarán con barreras u otros dispositivos para el control de la dispersión de estas partículas por fuera de las zonas de manejo. En consecuencia, se hace necesario contar con herramientas de evaluación y diagnóstico que permita tomar decisiones que promuevan la actividad portuaria como apoyo a la productividad y competitividad del país bajo criterios ambientales sostenibles y de acuerdo con la normatividad vigente.

COMPETENCIA DE ESTE MINISTERIO

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2º 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 ley, las políticas y regulaciones a las que se sujetarán la recuperación, conservación,

1

Estrategia para la optimización y modernización del transporte de carbón por los puertos marítimos del municipio de Ciénaga y la bahía Santa Marta.

² Plan de expansión portuaria 2009-2011: puertos para la competitividad y el desarrollo Sostenible

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

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 5º 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.

El Título VIII de la Ley 99 de 1993, estableció las disposiciones generales que regulan el otorgamiento de las licencias ambientales, señalando las competencias para su trámite de otorgamiento y modificación, por las autoridades con competencias en materia ambiental.

En igual sentido continúa el Artículo 52, señalando los casos en los cuales el hoy Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, otorga de manera privativa la licencia ambiental, entre los cuales incluye la construcción o ampliación de puertos marítimos de gran calado, señalando que la facultad de otorgar licencias ambientales para la construcción de puertos, se hará sin perjuicio de la competencia legal de la otrora Superintendencia General de Puertos de otorgar concesiones portuarias y añade que la licencia ambiental es prerequisite para el otorgamiento de concesiones portuarias.

Que el Decreto 1220 de abril 21 de 2005 reglamentó el Título VIII de la Ley 99 de 1993 de las licencias ambientales.

De acuerdo con las competencias asignadas por la Ley a las autoridades ambientales, de manera específica la Ley 99 de 1993, y en materia de licencias ambientales el Decreto reglamentario 1220 de 2005, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, tiene la competencia para el otorgamiento o negación de licencias para la construcción o ampliación y operación de puertos marítimos de gran calado, así como para su control y seguimiento.

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 Viceministerio 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 otorguen o nieguen las Licencias Ambientales y demás instrumentos de manejo y control ambiental de competencia de este Ente Administrativo.

De la modificación a la Licencia Ambiental

Que el artículo 26 del Decreto 1220 del 21 de Abril de 2005, establece:

“La licencia ambiental podrá ser modificada en los siguientes casos:

1. A solicitud del beneficiario, en consideración a la variación de las condiciones existentes al momento de otorgar la licencia ambiental.

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA 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, consagradas en la licencia ambiental.”

Que el señalado Decreto, en su artículo 27 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 ambiental competente para decidir sobre la modificación o no de la licencia ambiental otorgada a la empresa C. I PRODECO S. A., mediante Resolución No. 435 del 2 de marzo de 2009, modificada por la Resolución No. 729 del 20 de abril de 2009, cedida a la Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S. A., para el proyecto “Construcción y Operación del Puerto Marítimo Puerto Nuevo”, ubicado en jurisdicción del municipio de Ciénaga, en el departamento del Magdalena.

Permisos, autorizaciones y concesiones, por el aprovechamiento y/o afectación a los recursos naturales renovables.

De conformidad con el contenido del artículo 132 del Decreto 2150 de 1995, por el cual se suprimieron y reformaron regulaciones, procedimientos o trámites innecesarios existentes en la Administración Pública, la Licencia Ambiental comprende todos los demás permisos, autorizaciones y concesiones necesarios para la construcción de un proyecto. Este artículo dispone:

“Artículo 132. DE LA LICENCIA AMBIENTAL Y OTROS PERMISOS.
La Licencia Ambiental llevará implícitos todos los permisos, autorizaciones y concesiones, de carácter ambiental, necesarios para la construcción, desarrollo y operación de la obra industria o actividad. La vigencia de estos permisos será la misma de la Licencia Ambiental.

El Ministerio del Medio Ambiente establecerá los requisitos y condiciones para la solicitud y obtención de la licencia ambiental”.

En igual sentido, el Artículo tercero del Decreto 1220 de 2005, establece lo siguiente:

“Artículo 3º. Concepto y alcance de la licencia ambiental.

(...)

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.”

De conformidad con las anteriores disposiciones, la modificación de Licencia Ambiental para el proyecto “Construcción y Operación del Puerto Marítimo Puerto Nuevo”, deberá incluir los permisos, concesiones y/o autorizaciones para el uso, aprovechamiento y/o manejo de los recursos naturales renovables necesarios para el desarrollo del mismo.

Para el efecto, se deberá dar aplicación a la normatividad relacionada, citando a continuación las normas generales que sirven de referencia:

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”**Emisiones Atmosféricas**

El Decreto 948 de 1995 modificado por el Decreto 979 de 2006

Este decreto regula diversos aspectos, dentro de los cuales cabe destacar la regulación sobre los casos en que se requiere de permisos de emisiones atmosféricas, algunos métodos de medición, definiciones generales de términos utilizados y los principios sobre todo lo relativo al control de la contaminación atmosférica.

Establece en su artículo 73 los casos en que se requiere la obtención del permiso de emisiones atmosféricas, a saber:

“Artículo 73: Casos que requieren permiso de emisión atmosférica. Requerirá permiso previo de emisión atmosférica la realización de alguna de las siguientes actividades, obras o servicios, públicos o privados: (...)

Operaciones de almacenamiento, transporte, carga y descarga en puertos susceptible de generar emisiones al aire;
(...)

Finalmente, el artículo 95 del Decreto 948 de 1995 determina la obligación de contar con un plan de contingencia, a saber:

“Artículo 95: Sin perjuicio de la facultad de la autoridad ambiental para establecer otros casos, quienes exploren, exploten, manufacturen, refinan, transformen, procesen, transporten, o almacenen hidrocarburos o sustancias tóxicas que puedan ser nocivas para la salud, los recursos naturales renovables o del medio ambiente, deberán estar provistos de un plan de contingencia que contemple todo el sistema de seguridad, prevención, organización de respuesta, equipos, personal capacitado y presupuesto para la prevención y control de emisiones contaminantes y reparación de daños, que deberá ser presentado a la autoridad ambiental competente para su aprobación.”

Resolución 619 de 1997

Esta norma desarrolla el artículo 73 del decreto 948 estableciendo actividades que se encuentran sometidas a la obtención de permiso previo de emisiones atmosféricas.

Resolución 601 de 2006

Por la cual se establece la Norma de Calidad de Aire o nivel de inmisión para todo el territorio nacional en condiciones de referencia

Resolución 909 de 2008

Por la cual se establecen las normas y estándares de emisión admisibles de contaminantes a la atmósfera por fuentes fijas y se dictan otras disposiciones

Uso del agua como fuente de consumo y como receptor de vertimientos líquidos**Concesión de Aguas**

Decreto 1541 de 1978

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

Esta norma establece el régimen público de las aguas, los requisitos para su uso, las concesiones. Esta regulación comprende tanto las aguas superficiales como las aguas subterráneas; regula entre otros temas lo relativo a ocupación de cauces y todo lo relacionado con las obligaciones para cada una de las concesiones que se otorguen de acuerdo al uso; también establece los requisitos para la solicitud del permiso de vertimientos.

El Decreto 1541 de 1978 que regula la materia, a saber:

“Artículo 29: Toda persona puede usar las aguas sin autorización en los casos previstos por los [Artículos 32 y 33 de este Decreto], y tiene derecho a obtener concesión de uso de aguas públicas, en los casos establecidos en el Artículo 36 de este Decreto.”

”Artículo 30: Toda persona natural o jurídica, pública o privada, requiere concesión o permiso del Instituto Nacional de los Recursos Naturales Renovables y del Ambiente -INDERENA-, para hacer uso de las aguas públicas o sus cauces, salvo en los casos previstos en los Artículos 32 y 33 de este Decreto.”

De conformidad con el artículo 59 del Decreto 2811 de 1974, “las concesiones se otorgarán en los casos expresamente previstos por la ley”. La misma norma en sus artículos 88 a 97, regula lo concerniente a las concesiones de agua como uno de los modos de adquirir el derecho a su uso. En este sentido, los artículos 88, 89 y 92 del Decreto 2811 de 1974 establecen lo siguiente:

“ARTICULO 88. Salvo disposiciones especiales, solo puede hacerse uso de las aguas en virtud de concesión.

ARTICULO 89. La concesión de un aprovechamiento de aguas estará sujeta a las disponibilidades del recurso y a las necesidades que imponga el objeto para el cual se destina.

(...)

ARTICULO 92. Para poder otorgarla, toda concesión de aguas estará sujeta a condiciones especiales previamente determinadas para defender las aguas, lograr su conveniente utilización, la de los predios aledaños y, en general, el cumplimiento de los fines de utilidad pública e interés social inherentes a la utilización.”

Ahora bien, en relación al programa de ahorro y uso eficiente del recurso, el artículo primero de la Ley 373 de 1997, establece lo siguiente:

“Se entiende por programa para el uso eficiente y ahorro de agua el conjunto de proyectos y acciones que deben elaborar y adoptar las entidades encargadas de la prestación de los servicios de acueducto, alcantarillado, riego y drenaje, producción hidroeléctrica y demás usuarios del recurso hídrico. Las Corporaciones Autónomas Regionales y demás autoridades ambientales encargadas del manejo, protección y control del recurso hídrico en su respectiva jurisdicción, aprobarán la implantación y ejecución de dichos programas en coordinación con otras corporaciones autónomas que compartan las fuentes que abastecen los diferentes usos.”

De esta manera se hace exigible a todas las empresas, usuarias del recurso hídrico, la presentación y aprobación del plan de ahorro y uso eficiente del agua,

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

con el fin de garantizar la conservación de dicho recurso. La misma Ley establece el contenido del programa para su elaboración.

Finalmente, todo usuario del recurso hídrico que cuente con concesión de aguas otorgada por la autoridad ambiental, se encuentra en la obligación de cancelar tasa por uso del agua, conforme lo establece el Decreto 155 de 2004 sobre la materia.

Vertimientos

Decreto 1594 de 1984.

Regula todo lo relacionado con los límites permisibles de vertimientos, las sustancias de interés sanitario y su control, así como la calidad del recurso de acuerdo a su destinación.

De conformidad con el artículo 6 del Decreto 1594 de 1984 “Entiéndase por vertimiento líquido cualquier descarga líquida hecha a un cuerpo de agua o a un alcantarillado.”

Por su parte, el Código de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente, Decreto No. 2811 de 1974, establece en su artículo 132 que “Sin permiso, no se podrán alterar los cauces, ni el régimen y la calidad de las aguas, ni interferir su uso legítimo”.

De igual forma, el artículo 208 del Decreto 1541 de 1978 estipula: “Si como consecuencia del aprovechamiento de aguas en cualquiera de los usos previstos por el artículo 36 de este Decreto, se han de incorporar a las aguas sustancias o desechos, se requerirá permiso de vertimiento, el cual se tramitará junto con la solicitud de concesión o permiso para el uso del agua, o posteriormente si tales actividades sobrevienen al otorgamiento del permiso o concesión.”

Ahora bien, el Decreto 1594 de 1984, establece la prohibición de mezclar los vertimientos provenientes de los diferentes usos de agua, a saber:

“Artículo 60: Se prohíbe todo vertimiento de residuos líquidos a las calles, calzadas y canales o sistemas de alcantarillado para aguas lluvias, cuando quiera que existan en forma separada o tengan esta única destinación.”

“Artículo 62: Se prohíbe la utilización de aguas del recurso, del acueducto público o privado y las de almacenamiento de aguas lluvias, con el propósito de diluir los vertimientos, con anterioridad a la descarga al cuerpo receptor.”

Con relación a los lodos provenientes del tratamiento de aguas, la normatividad colombiana contempla su adecuada disposición, so pena de las sanciones a que haya lugar en caso de contaminación ambiental. De esta manera, el decreto 1594 de 1984 establece lo siguiente:

“Artículo 70: Los sedimentos, lodos, y sustancias sólidos provenientes de sistemas de tratamiento de agua o equipos de contaminación ambiental, y otras tales como cenizas, cachaza y bagazo, no podrán disponerse en cuerpos de aguas superficiales, subterráneas, marinas, estuarinas o sistemas de alcantarillado, y para su disposición deberá cumplirse con las normas legales en materia de residuos sólidos.”

Finalmente, el beneficiario del permiso de vertimientos líquidos, se encuentra en la obligación de cancelar tasa retributiva, conforme el Decreto 3100 de 2003.

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”**Residuos Peligrosos**

Con relación a los residuos especiales o peligrosos, la Ley 09 de 1979, o Código Sanitario, en su artículo 31 establece que “...quienes produzcan basuras con características especiales, en los términos que señale el Ministerio de Salud, serán responsables de su recolección, transporte y disposición final”.

Ley 430 de 1998

Esta ley establece el régimen general de residuos peligrosos, la responsabilidad en el caso de los residuos peligrosos, estableciendo que es integral y solidaria y las obligaciones para generador y receptor de los residuos en cuanto a la caracterización de los mismos.

Decreto 4741 de 2005

Esta norma establece las obligaciones del generador y del receptor de los residuos peligrosos, definiéndolos como aquellos residuos o desechos que por sus características corrosivas, reactivas, explosivas, tóxicas, inflamables, infecciosas o radiactivas puede causar riesgo o daño para la salud humana y el ambiente. Así mismo, se considera residuo o desecho peligroso los envases, empaques y embalajes que hayan estado en contacto con ellos.

El Decreto 4741 de 2005, denomina residuo especial en su artículo 3º como “... aquel residuo o desecho que por sus características corrosivas, reactivas, explosivas, tóxicas, inflamables, infecciosas o radiactivas puede causar riesgo o daño para la salud humana y el ambiente. Así mismo, se considera residuo o desecho peligroso los envases, empaques y embalajes que hayan estado en contacto con ellos”.

El Decreto señala que la responsabilidad integral del generador de residuos peligrosos subsiste hasta tanto éste sea aprovechado como insumo o dispuesto de carácter definitivo.

El mismo decreto establece en su artículo 10 las obligaciones de los generadores de residuos especiales, dentro de las cuales se incluye elaborar un plan de gestión integral de los residuos o desechos peligrosos que genere tendencia a prevenir la generación y reducción en la fuente, así como, minimizar la cantidad y peligrosidad de los mismos, el cual deberá estar disponible para cuando ésta realice actividades propias de control y seguimiento ambiental., y contar con un plan de contingencia actualizado para atender cualquier accidente o eventualidad teniendo en cuenta los lineamientos del Decreto 321 de 1999 por el cual se adopta el Plan Nacional de Contingencia contra Derrames de Hidrocarburos, Derivados y Sustancias Nocivas en aguas Marinas, Fluviales y Lacustres o aquel que lo modifique o sustituya.

Decreto 1609 de 2002

Este decreto regula el régimen de transporte de mercancías peligrosas dentro de las cuales se encuentran los residuos peligrosos. Establece los requisitos del embalaje y transporte de ellos, así como el régimen de responsabilidad del remitente, del receptor y del transportador de dichos residuos.

Ley 1252 de 2008

Por la cual se dictan normas prohibitivas en materia ambiental, referentes a los residuos y desechos peligrosos. Establece que el generador será responsable de

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

los residuos peligrosos que él genere. La responsabilidad se extiende a sus afluentes, emisiones, productos y subproductos, equipos desmantelados y en desuso, elementos de protección personal utilizados en la manipulación de este tipo de residuos y por todos los efectos ocasionados a la salud y al ambiente.

Ruido

De acuerdo con la Resolución 627 de 2006 del Ministerio de Ambiente, por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental, se determinan los nuevos parámetros de ruido y ruido ambiental y así mismo, la obligatoriedad a las empresas de ajustarse a dichos parámetros.

La Resolución 627 de 2006 establece que los resultados obtenidos en las mediciones, son utilizados para la verificación de los niveles de emisión por parte de las fuentes y establece además el cálculo de la emisión o aporte de ruido de cualquier fuente, así como los estándares máximos permisibles de emisión de ruido, según el sector establecido en la Resolución.

Finalmente, la Resolución establece la manera como se debe hacer la selección de los equipos de medida y las especificaciones que deben cumplir los instrumentos de sonómetros.

En lo que tiene que ver con fuentes generadoras de ruido, también se debe garantizar el cumplimiento del artículo 49 del Decreto 948 de 1.995, en el sentido de contar con silenciadores o sistemas que permitan el control de los niveles de ruido para la operación de plantas eléctricas, a saber:

“Artículo 49º.- Ruido de Plantas Eléctricas. Los generadores eléctricos de emergencia, o plantas eléctricas, deberán contar con silenciadores y sistemas que permitan el control de los niveles de ruido, dentro de los valores establecidos por los estándares correspondientes.”

De las tasas retributivas y compensatorias

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.

(...)”.

La tasa retributiva es un instrumento económico creado por la Ley 99 de 1993³, reglamentado en el año 1997 a través del Decreto 901 de 1997, derogado por el Decreto 3100 de 2003 y este último parcialmente modificado por el Decreto 3440 de 2004, que permite realizar el “cobro por la utilización directa del agua como receptor de vertimientos puntuales”, pretende minimizar el costo total de

³ ART. 42. —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 (...)”

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

cumplimiento de una meta regional concertada con la comunidad. El objetivo es inducir a quienes vierten contaminantes a las aguas, a implementar una opción de descontaminación menos costosa e incentivar la innovación tecnológica en opciones de mínimo costo.

El Artículo 20 del Decreto 3100 de 2003, señala que “Los recaudos de la tasa retributiva por vertimientos se destinarán exclusivamente a proyectos de inversión de descontaminación hídrica y monitoreo de calidad de agua, para lo cual las Autoridades Ambientales Competentes deberán realizar las distribuciones en sus presupuestos de ingresos y gastos a las que haya lugar para garantizar la destinación específica de la tasa.

La Ley 1151 de 2007 por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010, en su Artículo 107, ratifica la destinación de los recursos provenientes del recaudo de la tasa retributiva, adicionando el siguiente párrafo al artículo 42 de la Ley 99 de 1993:

“Parágrafo 2°. Los recursos provenientes del recaudo de las tasas retributivas se destinarán a proyectos de inversión en descontaminación y monitoreo de la calidad del recurso respectivo. Para cubrir los gastos de implementación y monitoreo, la autoridad ambiental competente podrá utilizar hasta el 10% de los recursos recaudados.”

El Artículo 43 de la Ley 99 de 1993, reza:

“ART. 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 la aguas.

El sistema y método establecidos por el artículo precedente para la definición de los costos sobre cuya base se calcularán y fijarán las tasas retributivas y compensatorias, se aplicarán al procedimiento de fijación de la tasa de que trata el presente artículo. (...)”

Las tasas⁴ por uso del agua consagradas en el Artículo 43 de la Ley 99 de 1993, reglamentado por el Decreto 155 de 2004, modificado por el Decreto 4742 de 2005, tienen como hecho generador la utilización del agua en virtud de concesión de aguas, por personas naturales o jurídicas, públicas o privadas; las tasas por uso consisten en una compensación por el uso del recurso hídrico en virtud de una concesión de aguas de dominio público, las cuales incluyen las aguas estuarinas, y las aguas subterráneas, incluyendo dentro de estas los acuíferos litorales, recaudada y administrada por las Corporaciones Autónomas Regionales, las Corporaciones para el Desarrollo Sostenible, las Autoridades Ambientales de los Grandes Centros Urbanos, las que se refiere el artículo 13 de la Ley 768 del 2002 y la Unidad Administrativa Especial del Sistema de Parques Nacionales Naturales del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, y tienen como

⁴ Las tasas son prestaciones pecuniarias que constituyen remuneraciones de los particulares por los servicios prestados por el Estado en desarrollo de su actividad, sus tarifas son fijadas por autoridades administrativas, ellas no necesariamente comprenden el valor total del servicio prestado, hacen parte del presupuesto, se someten a control fiscal, su cuantía es proporcional al costo del servicio y son administrados por el Estado. Corte Constitucional Sentencia C-1179 de 2001.

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

destinación específica de conformidad con su reglamentación, la protección y recuperación del recurso hídrico, a través de la gestión ambiental estatal.

De la inversión del 1%. Parágrafo del Artículo 43 de la Ley 99 de 1993, reglamentado por el Decreto 1900 de 2006.

El parágrafo del Artículo 43 de la Ley 99 de 1993 dice:

“Todo proyecto que involucre en su ejecución el uso del agua, tomada directamente de fuentes naturales, bien sea para consumo humano, recreación, riego o cualquier otra actividad industrial o agropecuaria, deberá destinar no menos de un 1% del total de la inversión para la recuperación, preservación y vigilancia de la cuenca hidrográfica que alimenta la respectiva fuente hídrica. El propietario del proyecto deberá invertir este 1% en las obras y acciones de recuperación, preservación y conservación de la cuenca que se determinen en la licencia ambiental del proyecto.”

La inversión del 1% surge del deber de conservación y preservación del ambiente, correlativo al derecho de toda persona a gozar de un medio ambiente sano⁵, y corresponde a una inversión realizada de manera directa por el titular del proyecto, como beneficiario de la licencia ambiental, por una vez, en la cuenca hidrográfica que alimenta la fuente hídrica de la cual hizo uso del agua para el desarrollo del proyecto, obra o actividad.

Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres Ley 17 de 1981

Colombia adhirió a la CITES Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres, mediante la Ley 17 de 1981 que entró en vigor para Colombia el 29 de noviembre del mismo año. La Convención establece, a nivel internacional, el marco jurídico y los mecanismos procedimentales comunes para prevenir el intercambio comercial internacional de especies amenazadas y para una regulación efectiva del comercio internacional de otras especies. Para tal fin y de acuerdo con el peligro de la especie, la Convención estableció una clasificación en tres Apéndices. El Apéndice I incluye las especies de fauna y flora que por su comercio están en peligro de extinción y para las cuales éste se puede constituir en una amenaza, por lo tanto está prohibido cuando se lleva a cabo con fines comerciales. El Apéndice II incluye las especies que no se encuentran en peligro de extinción pero que corren el riesgo de estarlo si no se controla su comercio. El Apéndice III contiene las especies que cada Estado Parte considere que debe ser objeto de reglamentación con el fin de controlar su exportación.

Considerando la identificación de especies con alguna categoría de amenaza en el Estudio de Impacto Ambiental presentado por la empresa beneficiaria de la licencia ambiental, listadas en los Apéndices de la citada Convención, en el desarrollo del proyecto objeto de modificación, deberán garantizarse las medidas ambientales dirigidas a su protección.

⁵ Corte Constitucional Sentencia C- 495 de 1996

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”**Convención Marpol Ley 12 de 1981**

Por medio de la cual se aprueba la "Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques", dada en Londres el 2 de Noviembre de 1973, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, 1973, firmado en Londres el 17 de Febrero de 1978 y se autoriza al Gobierno Nacional para adherir a los mismos.

El Anexo I estableció prescripciones para la vigilancia continua de las descargas de aguas oleosas y para que los Gobiernos habilitasen instalaciones receptoras en tierra y de tratamiento en las terminales petroleras y puertos. También se definieron zonas especiales en las que regirían normas de descarga más drásticas, que incluyen el Mar Mediterráneo, el Mar Rojo y la zona del Golfo y el Mar Báltico. Estas zonas especiales se implantarían cuando los Estados ribereños interesados contaran con instalaciones adecuadas de recepción para las aguas de lastre y otros residuos oleosos.

Anexo II.- Sustancias nocivas líquidas transportadas a granel el Anexo II del Convenio del MARPOL de 1973 se ocupó de prevenir o de reducir al mínimo las descargas operacionales y accidentales de estas sustancias perjudiciales al mar, clasificando las sustancias nocivas en cuatro categorías, de la A a la D, según el grado de peligrosidad que presentaban para los recursos marinos, la salud humana o para los atractivos naturales.

Anexo III.- Sustancias perjudiciales en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones cisterna. El anexo es de aplicación a todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en bultos, contenedores, tanques portátiles y camiones cisterna o vagones tanque. Las reglas prescriben la publicación de normas detalladas relativas a embalaje, marcado y etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas, excepciones y notificaciones con objeto de prevenir o reducir a un mínimo la contaminación ocasionada por sustancias perjudiciales. El objetivo de las reglas del Anexo III del MARPOL era identificar los contaminantes del mar para poderlos embalar o envasar, y estibarlos a bordo de forma que la posibilidad de contaminación accidental sea mínima, así como ayudar a su recuperación mediante marcas claras que ayuden a distinguirlos de otras cargas menos perjudiciales.

Anexo IV.- Aguas Sucias. Las reglas del Anexo IV del MARPOL prohíben a los buques descargar aguas sucias a una distancia inferior a 4 millas de la tierra más próxima, a menos que tengan en funcionamiento instalaciones aprobadas para el tratamiento de las mismas. Las aguas sucias habrán sido trituradas y desinfectadas previamente si se efectúa la descarga a una distancia de entre 4 y 12 millas de la tierra.

Anexo V.- Basuras. El Anexo V prohíbe totalmente tirar plásticos en cualquier lugar del mar y restringe drásticamente las descargas de otros tipos de basura desde los buques en las aguas costeras y "las zonas especiales". El anexo también obliga a los Gobiernos a garantizar la provisión de instalaciones en los puertos y terminales para la recepción de basuras. Las zonas especiales que define el anexo son: la zona del Mar Mediterráneo, la zona del Mar Báltico, la zona del Mar Negro, la zona del Mar Rojo, la zona de los Golfos, la zona del Mar del Norte, la región del Gran Caribe y la zona del Antártico - estas zonas tienen problemas especiales debido al denso tráfico marítimo, o al escaso intercambio de aguas por el carácter cerrado que estos mares tienen.

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”**De la intervención de terceros**

El artículo 69 de la ley 99 de 1993 consagra el derecho de cualquier persona natural o jurídica, pública o privada, para intervenir en los procedimientos administrativos ambientales iniciados para la expedición, modificación o cancelación de permisos o licencias de actividades que afecten o puedan afectar el medio ambiente o para la imposición o revocación de sanciones por incumplimiento de las normas y regulaciones ambientales, sin necesidad de demostrar interés jurídico alguno, encontrándose que dentro de la presente actuación relacionada con la modificación de Licencia Ambiental no se han reconocido terceros intervinientes.

CONSIDERACIONES DEL MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL

Que la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales, una vez analizada y evaluada la información allegada para la modificación de licencia ambiental, así como los demás documentos que reposan en el expediente No. 4276, emitió el Concepto Técnico No. 337 del 5 de marzo de 2010, en el cual se consignó lo siguiente:

“(…)

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO**Objetivo**

El proyecto tiene como objetivo la construcción de la infraestructura marítima correspondiente a Puerto Nuevo, con el fin de realizar cargue directo de carbón.

Localización

El Puerto Carbonífero de Puerto Nuevo se construirá en la costa norte de Colombia (Sur América), justamente en el municipio de Ciénaga, departamento del Magdalena en límites de los municipios de Ciénaga y Santa Marta, pero totalmente en la jurisdicción de Ciénaga, sobre un tramo de la línea costera comprendida entre el río Toribio y la quebrada El Doctor, situado entre los puertos de American Port Company Inc., y de Río Córdoba, cuya topografía se eleva desde el nivel del mar hasta una cota de 30 metros. Su ubicación geográfica se limita al cuadrante de coordenadas:

11°07'25" N, 74°15'25" W, como límite al Norte

11°02'15" N, 74°17'15" W, como límite al Sur

Componentes

Durante la etapa inicial de construcción será instalada una pasarela de concreto de 11,1m de ancho, en la cual estará apoyada una banda para transportar carbón, cerrada, con un ancho de 5,6 m y un acceso vial de 5 m de ancho. Todo este sistema tiene 2.0 km y conectará los patios de carbón de la parte terrestre hasta el embarcadero.

El embarcadero de Puerto Nuevo tendrá una longitud de 700 m y estará distanciado del embarcadero de AMERICAN PORT COMPANY INC 340 m. De

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

acuerdo a C.I PRODECO S.A y tal como lo afirma en su Estudio de Impacto Ambiental, “la dársena de maniobras y el canal de acceso serán compartidas por ambos puertos con un sistema de cargue directo que minimice la dispersión de partículas de carbón en la zona de influencia”.

El Canal de Acceso será de aproximadamente siete (7) kilómetros de longitud, 260 metros de ancho y 18.5 m de profundidad. La dársena de maniobras será de aproximadamente 1500 metros en longitud y 750-800 metros de ancho. Tanto el canal de acceso como la dársena de maniobras estarán equipados con ayudas apropiadas de navegación y boyas fijas según los requerimientos por parte de las normas y los estándares.

La infraestructura del muelle de cargue permitirá el acceso a vehículos livianos y vehículos de mantenimiento; la infraestructura de fondeo será parte del mismo. El muelle incluirá los siguientes componentes:

- Pilotes de acero rellenos con concreto reforzado.
- Cubiertas en acero con concreto reforzado para los pilotes
- Vigas de apoyo longitudinales en acero estructural
- Cubierta en acero pre-fundido y concreto reforzado y/o acero reforzado vertido en el lugar
- Protección catódica
- Pasillos y caminos peatonales
- Cunetas y sumideros en concreto para canalización y control de vertimientos

Para el acceso al embarcadero se dispondrá de un viaducto o plataforma de acceso que comunicará con las instalaciones en tierra. El viaducto soportará la carga de la banda transportadora, así como de los equipos requeridos para la operación y mantenimiento, transporte de personal, insumos y repuestos. Actuará igualmente como soporte para las tuberías de conducción de aguas de limpieza, sistema contra incendios, agua potable, combustibles y energía.

La estructura de la banda transportadora y el carril de acceso y mantenimiento, ocuparán un ancho aproximado de 11.1 metros; ancho total de la plataforma de acceso. Esta será plana, horizontal, y tendrá tablero en concreto reforzado con superficie terminada al nivel en aproximadamente 4 metros sobre el nivel del mar y vigas en cerca metálica con una luz de 30 metros; estas vigas estarán apoyadas en sus extremos sobre cabezales o dados en concreto reforzado de 1.5 – 2.0 metros de espesor los cuales amarrarán las cabezas de los pilotes metálicos. El piso en concreto del muelle facilitará el control de vertimientos de efluentes.

La estructura de la banda transportadora estará diseñada para alta disponibilidad durante la operación continua y encapsulada para evitar la caída de carbón al mar o en los puntos de transferencia del mineral durante el transporte; su capacidad de diseño corresponderá con la capacidad pico para manejar durante períodos prolongados de tiempo sin que se presenten daños en el equipo y los sistemas de banda localizados en el muelle serán diseñados y construidos para cumplir estas capacidades.

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

Se mantendrán los sistemas supresores de polvo de carbón con aspersión por agua en los sitios críticos del proceso, tales como puntos de transferencia de bandas y cargue de buques.

Actividades**Cimentación**

Para la construcción del muelle se emplearán pilotes hincados en el fondo del mar, con un tendido ubicado transversalmente a la estructura, hasta cubrir toda la longitud de la misma y separados aproximadamente 30 metros entre sí. Cada pilote tiene un diámetro y una longitud con base en el diseño estructural definitivo. Los estudios geotécnicos y el diseño preliminar de los pilotes indican que ellos requieren ser fundados en un estrato apto para su adecuado funcionamiento.

Equipo del muelle principal

El muelle principal contará con 1,900 – 2,000 metros de plataforma sobre el cual se apoyará el sistema de transporte hacia el mar para llegar al embarcadero. El sistema de banda será construido para eliminar los puntos de transferencia diferentes a los de los cargadores directos a buques.

Sistema estructural del embarcadero

El diseño estructural y la construcción del embarcadero será similar a la plataforma, sin embargo el tamaño, número y longitud de la luz central de los pilares serán diseñadas para acomodar las cargas y fuerzas significativas del cargador de buques y de las fuerzas de impacto de las maniobras y de fondeo de los buques Cape-Size. La maniobra y el fondeo se realizarán utilizando remolcadores.

Las emisiones de polvo de carbón serán minimizadas empleando tecnologías adecuadas para puertos exportadores de carbón. Para el diseño preliminar de este estudio se deben considerar las fuentes típicas donde se concentran las emisiones de carbón particulado, a saber: bandas transportadoras, estaciones de transferencia y sistema de cargue directo. Las bandas transportadoras serán encapsuladas para minimizar la acción del viento sobre el carbón que se encuentra en ellas. Para el control de emisión de polvo, esencialmente en las estaciones de transferencia, se prevé la instalación de sistemas supresores con aspersión de agua con rociadores fijos, para lo cual se necesita un sistema de suministro y retorno permanente de agua, que permita evitar la pérdida de partículas hacia el mar.

Para la construcción de las obras de infraestructura del puerto carbonífero especialmente para los campamentos, el patio de maniobra y edificios administrativos, se necesitarán materiales de construcción provenientes de las canteras de la región autorizadas para tal fin.

Dragado

Debido a la batimetría poco profunda del lugar en el área de la concesión al igual que el análisis geotécnico del lecho marino, el dragado debe ser una parte integral de la construcción del puerto. En el área propuesta para la construcción de los cargadores de buques, la profundidad natural es solamente de cuatro (4) metros. La profundidad mínima requerida de 18.5 m necesaria para cargar y maniobrar buques tipo Cape-Size. Dado a que las investigaciones geotécnicas del lecho

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

marino claramente indican una gran profundidad de la formación para la cimentación de los pilotes, la construcción de un muelle de ocho (8) a diez (10) km no es factible desde el punto de vista técnico.

Debido a las bajas profundidades del lugar de la zona del proyecto se prevé que se deberá hacer un balance cuidadoso entre la profundidad del canal y el impacto ambiental que puedan generar los grandes volúmenes de material a dragar. El dragado del canal de acceso y la dársena de maniobra debe asegurar que la quilla del buque esté siempre despejada incluso en las operaciones después de la construcción. Esto hará necesario un constante dragado de mantenimiento.

El proyecto de cargue directo con muelle de 700 m de longitud requiere de grandes cantidades de dragado para la construcción del canal de acceso y dársena de maniobras para poder acceder al muelle de cargue y a los cargadores directos.

Los volúmenes de materiales de dragado se estiman en 33.000.000 metros cúbicos.

- Se encontró a través de muestreos y granulometrías que el material dragado tiene una composición de 50% material sólido (arena fina $D_{50}=0.25-0.05$ aproximadamente) y 50% líquido con las dragas que serán usadas.

Zonas de depósito

De acuerdo con los análisis realizados de las condiciones marinas puntuales y locales en el puerto, se determinó que el sector de botadero de sedimentos marinos se localizará entre las profundidades 81-161m. En un polígono que tiene como centroide las coordenadas 11°7' 20"N, 74°19' 06"W.

Bitas y cornamuzas

Es de anotar que el muelle de atraque o embarcadero contará con las debidas bitas para el adecuado atraque de los buques y con las cornamuzas para la sujeción de los mismos. Su disposición será definida en la etapa de diseños para construcción, pero desde ahora se puede decir que estas últimas estarán localizadas en los extremos del embarcadero y las defensas a lo largo suyo.

Tipo de operaciones que se efectuarán

Esto es, faenas de carga y/o descarga, carga a movilizar, volúmenes de carga proyectados a movilizar, frecuencia estimada de llegada de naves a efectuar transferencia de carga al puerto o terminal.

Se tienen contempladas tres fases para el desarrollo del proyecto, con incrementos anuales de exportación del mineral: para la primera fase se manejarán 35 Mt/año, en la segunda 45 Mt/año y en la tercera 60 Mt/año; esta información se calculó basada en las producciones proyectadas de los usuarios potenciales de Puerto Nuevo. La producción real para cada fase del proyecto será determinada con los resultados de operaciones simuladas, donde se identificarán los límites de capacidad práctica y requerimientos de infraestructura para cada fase.

Sitios de apoyo para la construcción

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

Se prevé que el personal que va a laborar en las obras de construcción permanecerá en el día trabajando dentro de las instalaciones del puerto, pero no pernoctará allí, por tal razón no será necesaria la instalación de campamentos como tal, en su defecto se necesitará de sitios de apoyo a las actividades de construcción, conformados por contenedores adecuados para oficinas administrativas.

Los residuos sólidos domésticos ordinarios y peligrosos que se generen en estas instalaciones en desarrollo de la construcción, serán manejados de acuerdo con los programas actuales del Plan de Manejo Ambiental de C.I PRODECO S. A. Los servicios sanitarios deben ser suministrados por el contratista mediante sistemas portátiles.

Materiales de construcción

Los materiales (agregados y otros) necesarios para la construcción de las obras de infraestructura tanto en tierra como en área marina, como patios de almacenamiento, cardumper, pilotes, cabezotes, entre otros, se obtendrán de canteras cercanas a través de proveedores seleccionados y debidamente autorizados por la autoridad ambiental.

Concretera

Para tener las cantidades de concreto necesarias para la construcción de infraestructura, es necesaria la instalación y operación temporal de una concretera que debe atender las demandas de concreto para las obras en las áreas terrestres y marina. Esta deberá tener una capacidad de producción de 60 m³/hora. La concretera será instalada en el sitio donde se tiene previsto quedará el nuevo patio de acopio de carbón. La planta temporal será de propiedad, construida y operada por un contratista externo aún por decidirse.

Excavaciones y movimientos de tierra

El material de excavación y relleno será manejado dentro de los terrenos de propiedad de C.I PRODECO S.A. Para ello se dispondrá de un área con material in-situ suficiente. Las excavaciones serán reemplazadas con el relleno necesario para el nuevo patio de carbón y de las tolvas de vagones. La capa de suelo disponible en la zona a intervenir se almacenará para rehabilitar el área una vez concluido el relleno.

Accesos al área del proyecto

Los accesos al área del proyecto estarán compuestos por vías al interior del puerto que comuniquen todos los servicios que se ofrecen, un tramo de vía férrea para el ingreso del carbón y el acceso principal al área del proyecto.

En este punto el Concepto técnico concluye:

“En general la descripción del proyecto es clara, los objetivos, componentes y actividades definidas para el mismo son concordantes con las obras marítimas que se proponen para la modificación de la Licencia Ambiental adicionalmente. C.I. PRODECO establece que el canal de acceso y la dársena de maniobras fue diseñada para que pueda ser utilizada simultáneamente con AMERICAN PORT COMPANY I.N.C. Adicionalmente, realizan producciones proyectadas basadas en las capacidades de otros usuarios. En cuanto a la Zona de depósito definida para los sedimentos producto del dragado necesario para conformar el canal de acceso

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

y la zona de maniobras, solo se presenta una coordenada correspondiente al centroide del polígono definido, estos polígonos deben ser definidos con todos los puntos que lo conforman y teniendo en cuenta su identificación, respectivas coordenadas y profundidades.

Las dimensiones definidas para el canal de acceso y para la dársena de maniobras son las adecuadas para la operación de más de un terminal portuario en la zona donde se propone el proyecto, si se compara con los canales de acceso la zona portuaria de Barranquilla y de Buenaventura, entre otros, cuyas dimensiones son 150 m de ancho y profundidad promedio de 11 m y 180 m de ancho promedio y 12 metros de profundidad respectivamente.”

El Concepto técnico señala lo siguiente en relación con la ubicación del proyecto en el área marina:

“(…)

El Estudio de Impacto Ambiental para la construcción y operación de la parte marítima del Puerto Marítimo Puerto Nuevo, para la exportación de carbón, fue remitido por CI PRODECO S.A., en septiembre de 2009, con el objetivo de solicitar la modificación de la Resolución 435 del 2 de marzo de 2009.

El Tomo 1 del estudio, Numeral 2 Descripción del proyecto, indica para las obras marítimas que: *“El embarcadero de Puerto Nuevo tendrá una longitud de 700 m y estará distanciado del embarcadero de Puerto Drummond 340 m; esto para garantizar un espaciamiento adecuado entre embarcaciones. La dársena de maniobras y el canal de acceso serán compartidas por ambos puertos con un sistema de cargue directo que minimice la dispersión de partículas de carbón en la zona de influencia.*

La solicitud de concesión portuaria para el desarrollo de proyecto Puerto Nuevo área marítima, elevada por CI PRODECO S.A., ante el Instituto Nacional de Concesiones INCO con fecha del 28 de octubre de 2009, indica por su parte para el Área Marina que: *“En desarrollo de los estudios técnicos presentados al INCO en el mes de septiembre pasado, los cuales han continuado de acuerdo con el cronograma establecido por el Gobierno Nacional, las facilidades marinas propuestas para Puerto Nuevo se componen de las siguientes estructuras principales:*

- *Una plataforma de 1.7 km que conecta las facilidades portuarias terrestres con el muelle de cargue de buques, incluyendo una plataforma de transición.*
- *Un estribo terrestre que define el comienzo de la estructura de la plataforma.*
- *Un muelle de cargue de buques de 700 m de largo con capacidad de acomodar buques Panamax (70,000 DWT) y Cape size (hasta 180,000 DWT).*
- *Una estructura de llegada de remolcadores cerca al muelle.*
- *Un canal de navegación dragado y un área de giro para acomodar las naves de diseño.*

En el plano adjunto como Anexo 2, se identifica el área del canal de acceso y la dársena de giro resaltada en verde, el área rayada en rojo muestra el total del área marina requerida para la operación de Puerto Nuevo, la cual incluye el área del

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

canal de acceso de navegación, de maniobras y de fondeo y que está ubicada en las siguientes coordenadas planas de origen Bogotá:”

ÁREA MARINA

<i>Punto</i>	<i>Este</i>	<i>Norte</i>
1	984,088.0385	1,714,938.7502
2	977,336.9799	1,717,284.2319
3	974,571.6624	1,717,286.6799
4	974,052.0083	1,719.829.7868
5	972,597.4964	1,721,260.7391
6	974,505.6843	1,721,260.7391
7	976,218.7272	1,719,575.4434
8	977,015.3634	1,718,791.7108
9	982,289.6672	1,716,947.5439
10	982,990.0749	1,717,184.7599
11	983,443.4573	1,717,161.0052
12	983,550.8733	1,717,087.1230
13	983,620.6729	1,716,975.6990
14	984,207.8645	1,715,074.9741

Fuente: Solicitud de concesión portuaria enviada por CI PRODECO S.A. al INCO y, radicada a este Ministerio con el número 4120-E1-129900 del 29 de octubre de 2009.

El plano anexo, igualmente contiene las siguientes coordenadas que delimitan el área del canal y la zona de maniobras:

AREA DEL CANAL

<i>Punto</i>	<i>Este</i>	<i>Norte</i>
A	983,611.3623	1,716,300.5549
B	983,447.7158	1,716,199.5035
C	983,096.2485	1,716,301.1863
D	982,490.9263	1,716.309.3357
E	976,562.6622	1,718,364.5942
F	975,662.1661	1,719.247.4699
7	976,218.7272	1,719,575.4434
8	977,015.3634	1,718,791.7108
9	982,289.6672	1,716,947.5439
10	982,990.0749	1,717,184.7599
11	983,443.4573	1,717,161.0052
12	983,550.8733	1,717,087.1230
13	983,620.6729	1,716,975.6990

Fuente: Solicitud de concesión portuaria enviada por CI PRODECO S.A. al INCO y, radicada a este Ministerio con el número 4120-E1-129900 del 29 de octubre de 2009.

De la lectura dada a la información presentada por CI PRODECO S.A., en la solicitud de modificación de la licencia ambiental del proyecto, así como de la enviada al Instituto Nacional de Concesiones INCO para la solicitud de concesión de la zona marina del proyecto, este Ministerio advierte que las obras marinas por construirse (muelle de cargue de buques, canal de navegación y área de giro), se han diseñado en parte del área establecida como de operación marina autorizada a AMERICAN PORT COMPANY INC., en la licencia ambiental otorgada mediante la Resolución No. 1163 del 20 de agosto de 1993.

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

Dentro del trámite de modificación de licencia ambiental, el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras Jose Benito Vives de Andrés -INVEMAR-, se pronunció mediante Concepto técnico, conclusiones acogidas por la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales, conforme las siguientes consideraciones consignadas en el Concepto No. 337 de 2010 ya referido:

“(…)

La dispersión de sedimentos dragados que pueden presentarse son críticos en las actividades de disposición en la zona de botadero. Teniendo en cuenta el concepto presentado por el INVEMAR, no fue analizada durante la modelación la influencia que puede tener la contracorriente de Panamá sobre esta zona. Es importante tener en cuenta dicha contracorriente en el análisis de dispersión que se haga durante la disposición del material dragado, ya que su influencia puede ser mayor en la zona del botadero por contar esta con profundidades que varían entre los 80 y 120 m. Se debe tener en cuenta la información de oleaje de la Boya ubicada en Bocas de Cenizas.

El cronograma de obras deberá tener en cuenta las corrientes presentes en la zona, así como las épocas de invierno y verano, de manera tal que se minimicen los impactos que se puedan producir durante el proyecto.

Debido al error en el cálculo de los indicadores de calidad de aguas marinas utilizado por la empresa y a la mala interpretación que se realizó de dichos resultados, se deberá realizar un monitoreo previo al inicio de las obras marítimas y tener en cuenta la verificación de la metodología utilizada para este cálculo.

La estratigrafía sobre la zona donde se realizarán las obras se encuentran incluidas en el Anexo 5, Tomo 4 del Estudio de Impacto Ambiental entregado por PRODECO, en los cuales se presenta la descripción del material según sondeos realizados en la zona marítima del proyecto. Estos sondeos se realizaron hasta una distancia aproximada de la línea de costa de 1200 m. y a profundidades que varían entre los 30 y 44 m.

Los diseños definitivos obtenidos a partir de ingeniería de detalle pueden cambiar cualquier configuración inicial que se realice de dimensiones y espaciamentos de pilotes que servirán de soporte a la pasarela propuesta en las obras marítimas, por lo tanto, a este nivel del estudio es sólo necesario tener una aproximación de estos aspectos. Sin embargo, por las dimensiones de diámetro y espaciamentos que tienen estos elementos estructurales, la influencia de los mismos en los procesos de propagación del oleaje se pueden considerar mínimos. Teniendo un plan de monitoreo de la línea de costa y perfil de playa, antes, durante y después de la construcción de las obras marítimas propuestas, se puede determinar la influencia local que la pasarela causará en la zona del proyecto.

Es importante determinar la metodología de disposición de los sedimentos dragados, así como la determinación de cómo será la conformación de la zona de botadero a medida que se van depositando los mismos en ésta.

Para determinar la influencia del proyecto en los procesos erosivos presentes en la zona del proyecto, además de lo establecido por las modelaciones realizadas, se debe desarrollar un plan de monitoreo de la línea de costa y perfil de playa, antes, durante y después de la construcción de las obras marítimas propuestas. La recomendación en cuanto a distribuir el material dragado a lo largo del litoral puede llegar a ocasionar impactos negativos sobre esta zona debido al gran

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

volumen que se obtendrá de esta actividad, aproximadamente 33.000.000 m³. Según lo identificado en el Estudio de Impacto Ambiental presentado por la empresa, sus obras no influirán en estos procesos erosivos ya presentes, sin embargo, la posibilidad de realizar la disposición de sedimentos a lo largo de la costa podrá ser estudiada por la empresa, y presentada para una posterior evaluación por parte de este Ministerio. Por esta razón, y con el fin de identificar cualquier variación importante producida por las obras marítimas, se hace necesario desarrollar un plan de monitoreo de la línea de costa y perfil de playa, antes, durante y después de la construcción de las obras marítimas propuestas.
(...)

Áreas de Influencia Directa y de Manejo

El estudio consideró para las obras marítimas del proyecto, un Área de Influencia Indirecta (AII) desde el litoral costero entre la cabecera municipal de Ciénaga hasta la zona sur del aeropuerto de Santa Marta, limitando la parte marítima por la culminación de la plataforma continental (0.9-16 km de la costa); y un Área de Influencia Directa (AID), correspondiente al polígono donde se desarrollarán las obras, desde la salida de la banda transportadora por el patio de carbón (en tierra), hasta la finalización del canal de dragado. Este polígono está limitado por las siguientes coordenadas.

COORDENADAS LÍMITES DEL POLÍGONO DE ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA

<i>Coordenada limítrofe</i>	<i>Este</i>	<i>Norte</i>
<i>NE</i>	<i>975524.1321</i>	<i>1720818.3951</i>
<i>NW</i>	<i>974370.7918</i>	<i>1719951.0807</i>
<i>SW</i>	<i>985198.0197</i>	<i>1716183.8312</i>
<i>SE</i>	<i>984429.2752</i>	<i>1714068.8400</i>

Fuente: Puerto Nuevo - Estudio de Impacto Ambiental para la Construcción y Operación Parte Marítima

Para el medio socioeconómico se mencionan dentro del AID la franja paralela al mar desde la cabecera municipal de Ciénaga hasta Punta La Loma (Distrito de Santa Marta), sitio de desembarque, a lo largo de la playa y los asentamientos distribuidos en unidades pesqueras así:

En el municipio de Ciénaga: los sitios de pesca asociados a los barrios Mar de Plata, Barrio Abajo, Nancy Polo, Miramar, Kennedy y Costa Verde, las veredas Ojo de Agua, Papare, Playita y Jolonura (vereda de Cordobita) y el Corregimiento de Cordobita.

En Santa Marta: los sitios de pesca relacionados con pescadores de los barrios La Paz y Cristo Rey, Vereda del sector rural Don Jaca, sectores Punta La Loma (Aeropuerto Simón Bolívar) y ensenada Los Alcatraces,

En este punto el Concepto técnico concluye que el peticionario no incluyó dentro del Área de Influencia Directa-AID la zona de depósito de sedimentos (botadero). Éste deberá ser incorporado al AID, teniendo en cuenta que al igual que las demás obras marítimas que se construirán y operarán implicarán afectaciones en el medio marino.

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”**Descripción General de los componentes ambientales del Área de Influencia Directa (AID)****Medio físico:**

En cuanto a la caracterización realizada por el peticionario del componente físico se considera que los aspectos relacionados con la geología, la geomorfología, el suelo, la hidrología, la oceanografía, el clima, la calidad del aire y el ruido identificados de la línea base, corresponden a las características y condiciones observadas en el área de influencia del proyecto.

En cuanto a la calidad del agua, el cálculo y las conclusiones a partir del análisis realizado para los índices de calidad de agua, índice de la calidad ambiental de las aguas marinas para la preservación de Flora y fauna (ICAM_{pf}) y de calidad ambiental de las aguas marinas para la recreación, actividades náuticas y playa (ICAM_{PAR}), no fueron los correctos, de acuerdo con el INVEMAR. CI PRODECO S.A., presenta en su Estudio de Impacto Ambiental el cálculo de estos índices para dos estaciones de muestreo. Los resultados presentados sugieren una buena y excelente calidad de agua marina para las dos estaciones, y diferentes profundidades muestreadas, sin embargo en la conclusión de calidad de agua marina en lo referente a “condiciones del territorio”, se expresa que “en términos generales, en los puntos más cercanos a la playa, las condiciones de calidad de agua para la preservación de fauna y flora y uso recreativo son malas...”. Según concepto del INVEMAR, estos índices presentaron error en su cálculo, siendo sus valores reales mayores a los presentados en el EIA. Por lo tanto, CI PRODECO deberá tener en cuenta en sus monitoreos de aguas marinas el adecuado cálculo de los índices de calidad que permitan verificar su condición actual.

Según el Estudio de Impacto Ambiental presentado por C.I. PRODECO para la modificación de la Licencia Ambiental Puerto Nuevo, el análisis de los resultados de calidad de agua en la zona de influencia del proyecto, se encuentra que los parámetros medidos están por debajo de los valores propuestos permitidos por la REDCAM (Red de Vigilancia de la Calidad Ambiental Marina en Colombia), sin embargo, de acuerdo con el Concepto Técnico remitido por el Invemar los resultados muestran información contraria a los identificados por dicho Instituto.

Según el Estudio de Impacto Ambiental presentado por C.I. PRODECO para la modificación de la Licencia Ambiental Puerto Nuevo, la magnitud de las corrientes de oleaje analizadas en la zona de estudio no influyen en el transporte de sedimentos presente por fuera de la zona de rotura (profundidades mayores a 5 m), por lo tanto el dragado que se proyecta realizar no generará una gran trampa de sedimentos, debido a que no se genera un transporte importante de los mismos.

Según el Estudio de Impacto Ambiental presentado por C.I. PRODECO para la modificación de la Licencia Ambiental Puerto Nuevo, la influencia de las corrientes fluviales presentes sólo tiene una afectación local en su área de desembocadura y no tienen influencia directa en la zona de Puerto Nuevo.

Según el Estudio de Impacto Ambiental presentado por C.I. PRODECO para la modificación de la Licencia Ambiental Puerto Nuevo, las corrientes de marea presentan magnitudes en esta zona que no son capaces de producir un transporte de sedimentos importante en la zona del proyecto.

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

Es importante tener en cuenta la variación de los vientos que se presenta entre las estaciones de registro del Aeropuerto de Santa Marta y Puerto Drummond, a pesar de estar relativamente en la misma zona. Por lo tanto es conveniente tener registros de la zona del proyecto, ya que los datos para este sitio en particular pueden ser diferentes a los registrados en las dos estaciones anteriormente mencionadas.

Medio biótico:

Con relación a los arrecifes coralinos presentes en el Área de Influencia Indirecta –All del proyecto, no se presenta claramente la localización del Banco Las Ánimas con respecto al área de depositación de sedimentos dragados, aunque las profundidades que se observan en los planos entregados oscilan para la franja de coral entre los 20 y 50 m de profundidad, mientras que el botadero se encuentra aproximadamente entre los 80 m y los 120 m de profundidad. De todas maneras, se considera importante realizar monitoreos en esta zona que permitan descartar cualquier afectación de las actividades de depositación de sedimentos en la zona coralina de Las Ánimas por efectos de la generación de plumas de sedimentos en el momento de la depositación o resuspensión de los mismos.

En cuanto a los fondos blandos, estos serán los más afectados por la construcción de las obras marítimas del puerto así como por el dragado que se llevará a cabo en la zona del canal y dársena de giro y por la depositación de los sedimentos dragados. En estas zonas y a diferentes profundidades, se encuentra gran riqueza de especies comerciales, por lo que la pesca puede verse afectada de alguna manera, si los recursos pesqueros son impactados por el proyecto. Especies como el camarón tití, de gran importancia económica, fueron registradas por el estudio como de las más abundantes en la zona. Otras especies de peces como *Ariopsis bonillai* (chivo cabezón, pechito), se encuentran relacionadas en los listados nacionales e internacionales de especies en peligro de extinción. También fueron identificados en la zona del proyecto y a través de los talleres de socialización, otros recursos como el *Strombus gigas* o caracol pala, el cual se encuentra en la categoría de vulnerable, dentro de los listados nacionales e internacionales de especies en peligro. Se considera importante por lo tanto, establecer claramente el manejo que se dará antes, durante y después del desarrollo del proyecto para minimizar o compensar la afectación sobre estos recursos.

En cuanto a la comunidad planctónica, la información presentada por el estudio fue tomada de estudios antecedentes de la zona, sin que se observe información primaria. Por lo tanto, se considera que se deberá incluir este parámetro durante el monitoreo previo de calidad de aguas que realice la empresa en la etapa de construcción de las obras marítimas, para iniciar el histórico de información hidrobiológica de la zona.

Igualmente, la caracterización de la comunidad nectónica presentada por el estudio, permite identificar la presencia de acuerdo con las Categorías de las Listas Rojas de la UICN aplicables a tortugas marinas, de especies como *Eretmochelys imbricata* (tortuga carey) y *Dermochelys coriacea* (tortuga canal), dentro de la categoría de Peligro Crítico (CR); es decir, cuando el taxón enfrenta un riesgo extremadamente alto de extinción en estado silvestre en el futuro inmediato; también se han reportado las especies *Chelonia mydas* (tortuga verde) y *Caretta caretta* (tortuga caguama), dentro de la categoría de Peligro (EN), es decir, un taxón que no está “En peligro crítico”, pero que enfrenta un alto riesgo de extinción o deterioro poblacional en el estado silvestre en el futuro cercano. En cuanto a los cetáceos, en las Listas de especies CITES para Colombia (2009), Apéndice I (que Incluye las especies de animales y plantas sobre las que pesa un

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

mayor peligro de extinción), se encuentran las especies *Balaenoptera edeni*, *Megaptera novaeangliae* y *Sotalia sp*, reportadas también para el área.

Lo anterior indica que la zona presenta una importancia alta en cuanto a la posible presencia de especies en categorías de vulnerabilidad o peligro, lo cual amerita el diseño de medidas de manejo que impidan su posible afectación por la construcción y operación de las obras portuarias.

Igualmente, es importante la presencia de peces en el Área de Influencia Directa – AID del proyecto, especialmente del chivo cabezón, la lisa y la sardina, siendo las dos primeras especies, de los recursos pesqueros más importantes en las capturas de áreas próximas a la zona de influencia del proyecto como la Ciénaga Grande de Santa Marta. Esto indica por lo tanto, que en la zona se presentan recursos pesqueros de común captura en el área, por lo que la zona puede cumplir un papel fundamental en la obtención de recursos pesqueros (peces), para las poblaciones cercanas. Importante la incidencia que puede tener la construcción y operación del proyecto, ya que limitará aún más el tránsito de las embarcaciones y las áreas utilizadas para la pesca artesanal.

Medio Socio-económico

Para la caracterización socioeconómica correspondiente al área marítima de Puerto Nuevo, objeto de la modificación del proyecto, se considera en el EIA como Área de Influencia Directa (AID) la franja paralela al mar desde la cabecera municipal de Ciénaga hasta Punta La Loma (Distrito de Santa Marta), sitio de desembarque, a lo largo de la playa y los asentamientos distribuidos en unidades pesqueras así:

En el municipio de Ciénaga: los sitios de pesca asociados a los barrios Mar de Plata, Barrio Abajo, Nancy Polo, Miramar, Kennedy y Costa Verde, las veredas de Ojo de Agua, Papare, Playita, y Jolonura (vereda de Cordobita) y el Corregimiento de Cordobita.

En Santa Marta: los sitios de pesca relacionados con pescadores de los barrios La Paz y Cristo Rey, Vereda del sector rural Don Jaca, sectores Punta La Loma (Aeropuerto Simón Bolívar) y ensenada Los Alcatraces.

De acuerdo con lo observado durante la visita de evaluación y lo evaluado en la información presentada en el Estudio de Impacto Ambiental de modificación, se considera que la determinación del AID incluida para el medio socioeconómico, de la parte marítima objeto de la presente solicitud, es pertinente y está asociada a las actividades que se desarrollarán en el proyecto.

Con respecto a los lineamientos de participación, se verificó en la visita de modificación del proyecto que los líderes y representantes de las organizaciones de pescadores de Don Jaca y Cristo Rey en jurisdicción de Santa Marta, Ciénaga, Las Playitas y Costa Verde en el municipio de Ciénaga, pertenecientes al Área de Influencia Directa (AID) tenía información sobre el proyecto y sus implicaciones para la actividad pesquera; también participaron en la recopilación de la información primaria sobre el tema de la pesca en la zona.

En términos generales, los pescadores de las diferentes localidades consideran que su actividad se ha visto perjudicada, dada la contaminación y la restricción de sitios de pesca, por lo cual indican que no tienen mayores ingresos puesto que muchas especies migran a sitios donde no pueden acceder y capturarlos, y los costos de las artes de pesca son elevados, situación que será más crítica con la

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

construcción de la banda transportadora del nuevo puerto, que por su longitud limitaría aún más el área de pesca y el paso de las pequeñas embarcaciones.

La socialización de la modificación del proyecto no se adelantó con ninguna de las autoridades municipales de Ciénaga, Santa Marta ni la Gobernación del Magdalena; la Empresa argumentó que esta socialización fue efectuada en la primera fase del proyecto. De otra parte, en el expediente del proyecto figura una solicitud del Concejo Municipal de Ciénaga (radicado 4120-E-1-158796 de 31 de diciembre de 2009) con relación al proyecto portuario de Puerto Nuevo, en el sentido de que “todos los temas planteados sean debatidos y tengan la aprobación de la comunidad del área del proyecto”. De acuerdo con lo anterior, este Ministerio considera que PRODECO, antes de iniciar obras de la parte marítima, deberá realizar la socialización de la presente modificación tanto a las autoridades municipales y de la Gobernación como a las autoridades marítimas correspondientes, entre otras y enviar los respectivos soportes (listados de participantes, actas y registro fotográfico) a este Ministerio.

Respecto al aspecto arqueológico, el EIA para la modificación de la Licencia Ambiental por inclusión de la parte marítima, debe contar con un Plan de Manejo Arqueológico de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1185 de 2008, antes de empezar cualquiera de las actividades del proyecto.

Definición de zonificación ambiental.

La zona que será objeto de actividades de dragado, incluyendo las zonas de botadero, deben ser consideradas como de alta a media sensibilidad, debido entre otros aspectos a que entre los 5 y 10 m de profundidad se encontraron los mayores valores de diversidad de epifauna bentónica y por arriba de los 10 m de la infauna bentónica, cuya afectación será total una vez se lleven a cabo las labores de dragado. Aunque tengan ciclos cortos y su recuperación sea rápida, requerirán de la estabilización del sistema para su desarrollo, actividad que podrá tardar mucho tiempo debido a los altísimos volúmenes de sedimentos que serán removidos. En el caso del botadero, esta zona no fue caracterizada.

Impactos significativos

La identificación y evaluación de impactos se desarrolló en dos escenarios: sin proyecto y con la incorporación del proyecto. Se identificaron las dimensiones, componentes y elementos del ambiente, así como las actividades del proyecto tanto para la etapa previa, como las de construcción, operación y cierre, los cuales se relacionaron en una matriz de doble entrada que permitió la identificación de impactos, que luego fueron calificados y jerarquizados.

Se retomó el EIA parte terrestre, con el fin de referenciar impactos ya evaluados y que también se generarán en esta etapa del proyecto. Se analizaron especialmente los escenarios sin y con proyecto para variables físicas como el oleaje, mareas y descargas fluviales.

Las modelaciones realizadas indican que el dragado del canal de acceso y la dársena de maniobras, así como la influencia de la zona de depósito del material dragado y la construcción de la pasarela y muelle de atraque pilotados, no tienen una afectación importante en la dinámica litoral asociada al oleaje que pudiera producir a su vez un cambio en la geomorfología de la zona, sin embargo, es importante contar con un monitoreo que permita verificarlo. El monitoreo se debe realizar durante la etapa de construcción, operación y mantenimiento.

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

Igualmente, se considera importante en relación con este tema, que la empresa durante la construcción, operación y mantenimiento de las obras marítimas del puerto y en especial durante el dragado del canal de acceso y zona de dársena, realice monitoreos en las áreas cercanas a los caladeros de pesca identificados por los pescadores de la zona y localizados en el plano P-PNMAR-EIA-BIO-O3 del estudio, para corroborar que no existen afectaciones del proyecto sobre los recursos pesqueros en estas áreas, debidos a cambios en la dinámica de los sedimentos de la zona. Así como de nuevas zonas de importancia que resulten dentro del proceso de socialización del proyecto con las autoridades municipales y de la Gobernación, así como a las autoridades marítimas correspondientes, entre otras.

Por otra parte, es importante indicar que las actividades de construcción de la infraestructura portuaria, la cual consiste en una pasarela en donde estará apoyada la banda transportadora y el acceso vial, así como el embarcadero, se realizó de manera superficial; simplemente indican su posible incidencia en la resuspensión de sedimentos y turbulencia del agua, debido al montaje de las estructuras del puerto.

Estas estructuras se construirían sobre áreas costeras y marinas que serán afectadas, tales como rastrojos altos, playas y fondos blandos hasta profundidades de 5 m, sobre los que se encuentran importantes recursos pesqueros como el camarón tití (*Xiphopenaeus kroyeri*); de gran importancia económica en la región, entre otros. Igualmente, en la zona de la playa Drummond-Papare se ha reportado la presencia de la tortuga caguama (*Caretta caretta*), considerada dentro de la categoría de peligro (EN), por las listas rojas, en tanto que en la zona de la desembocadura el río Toribio, se presentaron las mayores abundancias de peces, especialmente de *Ariopsis bonillai* (chivo cabezón) y *Lile sp* (sardina), el primero en peligro de extinción.

Durante la construcción, operación y mantenimiento del proyecto, se deberá realizar un monitoreo en las áreas de construcción de la infraestructura portuaria en la zona costera y marina, diferentes de las obras de dragado en el canal de acceso y dársena de maniobras, que permitan monitorear y realizar el seguimiento sobre los recursos existentes en el Área de Influencia Directa de la zona, incluyendo la zona de rastrojos altos por donde pasará la banda transportadora, los relictos de manglar del río Toribio, litoral rocoso, playas y fondos blandos.

Con respecto al medio socioeconómico, no se incluyen en la valoración de los impactos las siguientes situaciones observadas en la reunión con los grupos de pescadores durante la visita de modificación del proyecto y/o descritas en el EIA, los cuales pueden ser considerados como impactos acumulativos por el desarrollo de este tipo de operaciones en el área:

A pesar que la actividad pesquera a nivel artesanal ha sido un sector marginado dentro de la economía de la zona, representa una actividad importante en la economía de muchas familias y negocios que comercializan con productos pesqueros, generando fuentes de empleo y garantizándoles un medio de subsistencia.

La afectación en la obtención de ingresos, toda vez que tienen limitaciones para realizar la pesca artesanal, ha disminuido el recurso pesquero dada la contaminación y la restricción de sitios de pesca y a que muchas especies migran a sitios donde no pueden acceder a las capturas y a que los costos de las artes de pesca son elevados; situación que será más crítica con la construcción de la

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

banda transportadora del nuevo puerto, que por su longitud limitaría aún más el área de pesca y el paso de las pequeñas embarcaciones.

Por lo tanto, este ministerio considera que se deberá Incluir un programa de seguimiento y monitoreo de las posibles afectaciones a los pescadores con relación a la limitación en el uso del área para la pesca artesanal y el tránsito normal de las embarcaciones artesanales que podría causar la construcción y operación del proyecto.

Análisis de los impactos ambientales identificados

Una vez identificados los impactos de cada componente, se complementaron las fichas de evaluación para el proyecto. A continuación se presentan las consideraciones hechas a las fichas de los diferentes impactos:

Fichas	Consideraciones del Ministerio
Ficha 1. Cambio en la Geomorfología del perfil de playa	
Ficha 2. Cambio en la dinámica de las corrientes costeras	
Ficha 3. Deterioro de la calidad del agua marina	El programa para el control del cargue del carbón, no incluye el transporte por banda transportadora.
Ficha 4. Cambio en los usos del agua.	Dentro de las actividades generadoras específicas del impacto, no se incluye la construcción de las obras marítimas y costeras, ni el tráfico marítimo. No se incluye un programa para los pescadores, ya que se les limitará el uso para la pesca y el tránsito normal de sus embarcaciones.
Ficha 5. Contaminación por residuos sólidos	No se incluye dentro de esta ficha, la contaminación por vertimientos líquidos.
Ficha 6. Incremento de la concentración de material particulado.	Dentro de los lineamientos de manejo, no se incluye el programa de manejo ambiental del aire.
Ficha 7. Incremento de la concentración de gases contaminantes.	Dentro de los lineamientos de manejo, no se incluye el programa de monitoreo de la calidad del aire.
Ficha 8. Incremento en los niveles normales de presión sonora.	Dentro de las líneas de manejo, no se incluye el programa de manejo de la calidad del aire. (No puede ser lo mismo la “identificación de la calidad de aire”)
Ficha 9. Alteraciones en el uso del suelo marino.	No se incluye dentro de la descripción específica del impacto, la contaminación de los sedimentos de fondo debida a derrames no controlados durante la operación del carbón.
Ficha 10. Alteraciones del paisaje	No se incluyen dentro de las actividades generadoras específicas, la construcción de las obras costeras y marítimas ni el aumento del tránsito marítimo.
Ficha 11. Alteración de las comunidades marinas por el dragado del canal de acceso al puerto.	La descripción específica del impacto incluye la posible alteración de las comunidades fitoplanctónicas y de la estructura de las playas, sin embargo éstas no se tienen en cuenta dentro de las

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

	líneas de manejo.
Ficha 12. Resuspensión del sedimento marino por la turbulencia.	La resuspensión del sedimento marino no sólo se producirá por el montaje de las estructuras del puerto y el dragado, sino por la depositación de sedimentos en la zona del botadero, por lo cual se deberá tener en cuenta esta actividad dentro de los monitoreos. Igualmente, por ser este impacto de tipo físico, se deberá tener en cuenta dentro de las líneas de manejo, el programa de monitoreo de calidad de las aguas marinas.
Ficha 13. Contaminación de las aguas marinas por hidrocarburos.	No se tiene en cuenta dentro de las líneas de manejo, el programa de monitoreo de calidad de aguas marinas.
Ficha 14. Alteración de las comunidades por el polvillo del Carbón.	En caso de que se produzca polvillo del carbón, éste afectaría tanto a los ecosistemas marinos como a los costeros existentes en la zona (p.e. las playas). Por lo tanto, éstos deberán tenerse en cuenta dentro de las líneas de manejo.
Ficha 15. Generación de expectativas.	
Ficha 16. Inducción de procesos migratorios.	En la descripción específica del impacto se menciona a los pescadores como población afectada, sin embargo, en las líneas de manejo se plantea informar y socializar el proyecto a líderes y administración municipal sin mencionar a las organizaciones de pescadores.
Ficha 17. Cambio en los ingresos municipales (POSITIVO)	
Ficha 18. Cambio en las actividades económicas (POSITIVO).	Se menciona el beneficio de vinculación de mano de obra por el desarrollo del proyecto, pero no menciona la situación de los pescadores artesanales que se plantean en ficha 16 en la inducción de procesos migratorios.
Ficha 19. Cambio en la tenencia de la tierra.	Este impacto no aplica para la parte marítima, que es la que se está evaluando.
Ficha 20. Pérdida del arraigo y alteración en los patrones culturales.	
Ficha 21. Alteración o pérdida de vestigios arqueológicos y PCS (Patrimonio Cultural Sumergido)	Se debe revisar el impacto mencionado, toda vez que se refiere a la parte terrestre y en esta evaluación corresponde a la parte marítima
Ficha 22. Perturbación de las relaciones entre organizaciones y comunidades.	No hay coherencia entre la descripción del impacto y las líneas de manejo.
Ficha 23. Cambio en las formas de organización de las comunidades (Líderes)	

Se resalta que estas fichas no todas coinciden con las planteadas en el Plan de Manejo Ambiental, y algunas se refieren a los impactos de la parte terrestre del proyecto y no a la presente modificación que se relaciona con la parte marítima.

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”**Zonificación de Manejo Ambiental**

Basado en el resultado de zonificación ambiental para el Área de influencia AI del puerto, parte marítima, y los impactos identificados con la construcción y operación del proyecto, se estableció la siguiente zonificación de manejo ambiental:

Áreas de exclusión (no pueden ser intervenidas por el proyecto): se identificaron en esta categoría, las zonas de manglar de las desembocaduras de los ríos Toribio y Córdoba, y las áreas de concesión portuaria de los puertos ya existentes en el área de influencia.

Áreas de intervención con restricciones (áreas que se pueden intervenir, con manejos especiales y restricciones propias): en esta categoría se encuentra toda el área de influencia del proyecto, con excepción de las áreas de exclusión. A nivel social se mencionan las comunidades más vulnerables de los pescadores de Don Jaca y Costa Verde.

Dentro de las áreas de exclusión ambiental, es decir aquellas que no pueden ser intervenidas por el proyecto, CI PRODECO S.A. identifica las áreas de las concesiones portuarias de los puertos ya existentes en el área de influencia. Sin embargo, las obras marítimas propuestas por CI PRODECO S.A., para el proyecto Puerto Nuevo, se encuentran localizadas dentro de las áreas donde la empresa American Port Company Inc., realiza sus operaciones portuarias lo cual implica que éstas serán intervenidas de alguna manera por el proyecto.

DEMANDA DE RECURSOS**Concesión de aguas superficiales**

El uso de aguas superficiales para las obras marítimas de proyecto, está asociado a la estación de transferencia que será localizada aproximadamente en el punto medio del trayecto de la banda transportadora, en la cual se utilizará parte del caudal estimado (3,1715 L/s), para humedecer el carbón.

Esta concesión ya fue autorizada en el estudio del puerto, parte terrestre, para un volumen de agua de 124,7 l/s sobre el río Toribio y de 3 l/s sobre el río Córdoba. De acuerdo con la información suministrada en el documento de modificación de la licencia ambiental, no se requerirá ampliar la concesión de agua autorizada.

Permiso de Vertimiento

En relación con el CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES (2004). Hasta el momento, la DIMAR en cabeza del CIOH, se encuentra realizando estudios que sirvan de soporte para construir los mecanismos legales y jurídicos para la adopción de este convenio. Por lo tanto, se deberá exigir el cumplimiento de la reglamentación específica para este tema a todos los buques que lleven agua de lastre, tener un plan de gestión del agua de lastre, que contengan procedimientos seguros y eficaces para su gestión.

En cuanto a las aguas de sentina de los remolcadores de C.I. PRODECO, se considera necesario solicitar registro documental de las entregas realizadas a las empresas especializadas, así como de su disposición final.

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”**Materiales de construcción**

Se considera importante que las canteras por utilizar para la obtención de las arenas y gravas, tengan todos los permisos y autorizaciones mineras y ambientales vigentes, por lo que la Empresa deberá anexar estos documentos, en los correspondientes informes ICA. En cuanto a las aguas para la preparación de los concretos, es importante aclarar, que sobre el río Córdoba se autorizó para la parte terrestre del puerto, una captación de 3 l/s de agua para uso industrial, por lo que los volúmenes por utilizar en la preparación de los concretos y demás materiales para la construcción de las obras de infraestructura portuaria, deberán estar dentro de los volúmenes autorizados por esta captación. Se deberán entregar registros documentales de los volúmenes captados durante la etapa de construcción.

Aprovechamiento Forestal

Aunque el documento de modificación de la licencia ambiental indica que la construcción de las obras marítimas del proyecto no requieren permiso de aprovechamiento forestal, durante la visita de evaluación se observó que la pasarela de concreto en la cual estará apoyada la banda transportadora y el acceso vial, se construirá en parte sobre tierra, ya que esta conecta los patios de carbón con el embarcadero. Este tramo de 11,1 m de ancho y aproximadamente 300 m de longitud, se localiza, de acuerdo con la figura 3.63 del estudio (área de estudio y sus coberturas) y la visita de campo, sobre áreas de rastrojos altos, los cuales aunque se encuentran intervenidos, no fueron tenidos en cuenta dentro del estudio. Por lo tanto, se considera necesario que se presente evidencia de que el proyecto no requerirá de la tala de árboles en el corredor de construcción de la pasarela (área que no se encuentra licenciada), en un volumen superior a lo requerido por la norma.

Ocupación de Cauce

El proyecto portuario Puerto Nuevo, parte marítima, no requiere de ocupación de cauces.

Residuos sólidos

Los residuos especiales y peligrosos serán entregados a un operador experto, que cuente con todos los permisos ambientales para la gestión externa de estos residuos.

Permiso de Emisiones

No se requiere debido a que en la parte marítima el manejo de carbón que se realizará es a través de la banda encapsulada, que debe ser completamente confinada para garantizar cero emisiones de material particulado causadas por el carbón. Se deberá dar cumplimiento de todas las obligaciones existentes, y las que se establezcan, en lo relacionado con este tema en el convenio MARPOL (Anexo 6 “Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionadas por los buques”).

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”**MEDIDAS DE MANEJO AMBIENTAL****Programas de manejo ambiental (Construcción, Operación, Desmantelamiento, Abandono).**

En las siguientes tablas se presenta el listado de los programas de manejo ambiental del proyecto parte marítima, con sus respectivos proyectos y la codificación de la ficha de manejo correspondiente:

Programas de Manejo Etapa Construcción	
NOMBRE: MANEJO Y DISPOSICIÓN FINAL DEL MATERIAL DE DRAGADO	CÓDIGO: PMA_FIS_01
PROYECTO 1. VERIFICACIÓN DE PLANES ACTUALIZADOS Y SISTEMAS DE CONTROL.	
PROYECTO 2. CAPACITACIÓN AMBIENTAL	
PROYECTO 3. PLANES DE TRABAJO DE LA DRAGA.	
PROYECTO 4. REINGRESO DE SEDIMENTOS	
NOMBRE: MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	CÓDIGO: PMA_FIS_02
PROYECTO 1. ALMACENAMIENTO DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	
PROYECTO 2. RECICLAJE DE SOBRANTES DE CONSTRUCCIÓN	
NOMBRE: MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS Y LÍQUIDOS	CÓDIGO: PMA_FIS_03
PROYECTO 1. SEPARACIÓN EN LA FUENTE, ALMACENAMIENTO, RECOLECCIÓN Y DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS ORDINARIOS, ESPECIALES Y PELIGROSOS GENERADOS EN PUERTO NUEVO.	
PROYECTO 2. SENSIBILIZACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA EL ADECUADO MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS EN PUERTO NUEVO.	
NOMBRE: MANEJO AMBIENTAL DEL AIRE	CÓDIGO: PMA_FIS_04
PROYECTO 1. CONTROL DE EMISIONES DE MATERIAL PARTICULADO	
PROYECTO 2. CONTROL DE EMISIONES DE GASES Y VAPORES.	
PROYECTO 3. MANEJO DE NIVELES DE RUIDO.	
NOMBRE: FORTALECIMIENTO DEL ARRAIGO Y SENTIDO DE PERTENENCIA DE 50 AGENTES MULTIPLICADORES.	CÓDIGO: PMA_SOC_01
PROYECTO 1. GUIAS GUARDIANES DEL PATRIMONIO CULTURAL DE CIÉNAGA	

Fuente: Estudio de Impacto Ambiental del Puerto Marítimo Puerto Nuevo, parte marítima. Tomo 3 de 7.
Agosto de 2009.

Programas de Manejo Etapa Operación	
NOMBRE: MANEJO Y DISPOSICIÓN FINAL DEL MATERIAL DE DRAGADO	CÓDIGO: PMA_OP_01
PROYECTO 1. VERIFICACIÓN DE PLANES ACTUALIZADOS Y SISTEMAS DE CONTROL.	
PROYECTO 2. CAPACITACIÓN AMBIENTAL	
PROYECTO 3. PLANES DE TRABAJO DE LA DRAGA.	
PROYECTO 4. REINGRESO DE SEDIMENTOS	
NOMBRE: MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS	CÓDIGO: PMA_OP_02
PROYECTO 1. SEPARACIÓN EN LA FUENTE, ALMACENAMIENTO, RECOLECCIÓN Y DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS ORDINARIOS, ESPECIALES Y PELIGROSOS GENERADOS EN PUERTO NUEVO.	
PROYECTO 2. SENSIBILIZACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA EL ADECUADO MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS EN PUERTO NUEVO.	
PROYECTO 3. CARACTERIZACIÓN Y AFORO DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS GENERADOS EN PUERTO NUEVO	
NOMBRE: MANEJO DE CARGUE DE CARBÓN	CÓDIGO: PMA_OP_03
PROYECTO 1. MANEJO DE CARGUE DEL CARBÓN	
NOMBRE: MANEJO DE COMBUSTIBLES	CÓDIGO: PMA_FIS_OP_04
PROYECTO 1. MANEJO DE COMBUSTIBLES	
NOMBRE: PLAN DE MANEJO Y CONSERVACIÓN DEL MANGLAR DEL RÍO TORIBIO	CÓDIGO: PMA_FIS_OP_04
PROYECTO 1. PROGRAMAS DE EDUCACIÓN AMBIENTAL	

Fuente: Estudio de Impacto Ambiental del Puerto Marítimo Puerto Nuevo, parte marítima. Tomo 3 de 7.
Agosto de 2009

Programa de Seguimiento y Monitoreo.

El Plan de Monitoreo y seguimiento se construye con los indicadores de cumplimiento ambiental diseñados por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

Desarrollo Territorial –MAVDT. Estos formatos tienen como objetivo establecer las características de forma y contenido que deben presentar los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA) remitidos a la autoridad ambiental, con el fin de informar sobre el avance, efectividad y cumplimiento de los programas de manejo ambiental que conforman el PMA, así como los resultados del programa de seguimiento.

El Plan de Monitoreo y Seguimiento Ambiental se ha dividido en los programas que se presentan en la tabla siguiente; cada programa de monitoreo incluye el desarrollo de:

- Nombre del programa
- Código del programa
- Objetivos
- Descripción de los impactos a manejar
- Tipo de medida
- Área de cobertura/Localización
- Etapa de ejecución
- Población beneficiada
- Mecanismos y estrategias participativas
- Proyectos específicos
- Objetivo específico del proyecto
- Alcance
- Metodología
- Recursos
- Cronograma
- Costos
- Indicadores de seguimiento y cumplimiento
- Planes de manejo asociados

Programas de monitoreo y seguimiento	
NOMBRE: DRAGADO	PMS_FIS_01
PROYECTO 1. AUTORIZACIÓN DEL VERTIDO DEL MATERIAL DRAGADO	
PROYECTO 2. CALIDAD DEL AGUA EN LA ZONA DE VERTIDO	
PROYECTO 3. CALIDAD DEL AGUA EN LA ZONA DE DRAGADO	
PROYECTO 4. CONTROL DE DISPERSIÓN DE FINOS Y OTRAS SUBSTANCIAS GENERADORAS DE TURBIDEZ	
NOMBRE: MONITOREO DE CALIDAD DEL AIRE	CÓDIGO: PMS_FIS_02
PROYECTO 1. MONITOREO DE CALIDAD DEL AIRE	
NOMBRE: MONITOREO DE CALIDAD DEL AGUA MARINA	CÓDIGO: PMS_FIS_03
PROYECTO 1. CARACTERIZACIÓN Y ANÁLISIS DE LA CALIDAD DEL AGUA MARINA	
NOMBRE: PLAN DE MONITOREO Y SEGUIMIENTO AL RUIDO	CÓDIGO: PMS_FIS_
PROYECTO 1. CONTROL DE LOS NIVELES DE RUIDO EN EL ÁREA DE INFLUENCIA	
NOMBRE: PLAN DE MONITOREO DE LAS COMUNIDADES BENTÓNICAS	CÓDIGO: PMS_BIO_01

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

PROYECTO 1. COMPOSICIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA INFAUNA BÉNTICA EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DE PUERTO NUEVO	
NOMBRE: PLAN DE MONITOREO Y SEGUIMIENTO PARA EL REGISTRO Y EVALUACIÓN DE PROGRAMAS SOCIALES	CÓDIGO: PMS_SOC_01
PROYECTO 1. SEGUIMIENTO Y MONITOREO	
PROYECTO 2. EVALUACIÓN EXPOST	

Fuente: Estudio de Impacto Ambiental del Puerto Marítimo Puerto Nuevo, parte marítima. Tomo 3 de 7. Agosto de 2009

Plan de Contingencia.

El Plan de Contingencias presentado, considera la identificación de amenazas de carácter natural (sismo, maremoto y tormentas), de carácter social (actos terroristas, huelgas, problemas de salubridad, delito común y pérdida arqueológica) y técnico (incendio, derrame de combustible, accidentes de trabajo, falla de equipos y déficit de suministros) que pudieran presentarse durante la construcción y operación del proyecto portuario, junto con las probables consecuencias y medidas que se deberán tomar.

Se calificaron y jerarquizaron las amenazas identificadas, la vulnerabilidad de los recursos socio-ambientales presentes en el área de influencia del puerto debido a estas amenazas, así como de los riesgos asociados a las actividades desarrolladas y los elementos afectados.

Los resultados mostraron valores de riesgo alto para las siguientes amenazas y vulnerabilidades identificadas: incendio de centros de combustible, debido a la circulación constante de maquinaria y personas sin normas de seguridad; derrame de combustibles en el viaducto o plataforma de acceso, debida a colisiones de vehículos o buques, manejo inadecuado de los mismos, mangueras defectuosas, etc.; tormentas, debido a cambios climáticos; actos terroristas que pueden causar bloqueo o destrucción total o parcial de la infraestructura portuaria.

El Plan de Contingencias diseñado, fue estructurado en dos partes: Plan estratégico y Plan de acción.

El Plan estratégico incluye la estructura y organización para la atención de emergencias, las funciones y responsabilidades de las personas encargadas a ejecutar el plan, los recursos necesarios y las estrategias preventivas y operativas a aplicar.

El Plan de acción establece los procedimientos a seguir en caso de emergencias, los cuales incluyen los objetivos del procedimiento, acciones de prevención o preparación, notificaciones, atención, restauración y evaluación. Los procedimientos identificados son los siguientes:

- Procedimiento para la atención de víctimas durante la construcción y operación
- Procedimiento para la atención de problemas de salubridad
- Procedimiento para la atención de actos terroristas durante la construcción
- Procedimiento para la atención de levantamientos populares durante la construcción y operación
- Procedimiento para la atención de falla de equipos durante la construcción y operación
- Procedimiento para la atención de incendios durante la construcción

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

Se incluye la secuencia operacional en caso de emergencia y los procedimientos específicos para el control de emergencias operativas, tales como: procedimiento en caso de incendio, procedimiento en caso de derrames y otros procedimientos como:

- Procedimiento en caso de explosión
- Procedimiento en caso de escape de gases
- Procedimiento en caso de naufragio, colisión o encallamiento
- Procedimiento en caso de atentados
- Procedimiento en caso de fenómenos naturales
- Procedimiento en caso de derrame de carbón al mar

También se incluye el diseño de un programa de divulgación y educación para los diferentes grupos del proyecto y la comunidad.

Plan de desmantelamiento y abandono

Las principales actividades que se generarán durante el desmantelamiento y abandono de las obras asociadas a la operación de Puerto Nuevo, en su etapa marítima, se listan a continuación:

- Demolición de muelles (no se demolerán, ya que se revertirán al Estado).
- Desmonte de bandas transportadoras
- Recolección y disposición de escombros

Los programas de manejo ambiental considerados para esta etapa son los siguientes:

Programas etapa de desmantelamiento y abandono	
NOMBRE: MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	PMS_FIS_02
PROYECTO 1. ALMACENAMIENTO DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	
PROYECTO 2. RECICLAJE DE SOBRANTES DE CONSTRUCCIÓN	
NOMBRE: MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS	CÓDIGO: PMS_FIS_03
PROYECTO 1. SEPARACIÓN EN LA FUENTE, ALMACENAMIENTO, RECOLECCIÓN Y DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS ORDINARIOS, ESPECIALES Y PELIGROSOS GENERADOS EN PUERTO NUEVO.	
PROYECTO 2. SENSIBILIZACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA EL ADECUADO MANEJO DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS EN PUERTO NUEVO.	
NOMBRE: PLAN DE MANEJO AMBIENTAL AIRE	CÓDIGO: PMS_FIS_04
PROYECTO 1. CONTROL DE EMISIONES DE MATERIAL PARTICULADO.	
PROYECTO 2. CONTROL DE EMISIONES DE GASES Y VAPORES	

Fuente: Estudio de Impacto Ambiental del Puerto Marítimo Puerto Nuevo, parte marítima. Tomo 3 de 7.
Agosto de 2009

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”**Resultados de la evaluación de las medidas de manejo ambiental****Del Plan de Manejo Ambiental**

Los programas presentados por la empresa C.I. PRODECO S.A. en los documentos entregados como parte de la modificación de la Construcción y Operación del Puerto Marítimo “Puerto Nuevo”. Parte Marítima, corresponden a programas de manejo ambiental del proyecto para la parte marítima, los cuales se consideran complementarios a los presentados para la solicitud de Licencia Ambiental de la parte Terrestre.

Etapa de Construcción**PROGRAMA MANEJO Y DISPOSICIÓN FINAL DEL MATERIAL DE DRAGADO (PMA_FIS_01)**

Si bien las medidas de manejo presentan los lineamientos básicos para la ejecución de las medidas de mitigación, se queda corto en plantear indicadores de seguimiento que permitan verificar y medir la eficiencia de las mismas.

PROGRAMA: MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN (PMA_FIS_02)**PROYECTO 1. ALMACENAMIENTO DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN**

Se deberán especificar los tipos de materiales se utilizarán para la construcción de las obras portuarias, así como la localización de los sitios de almacenamiento temporal, para el manejo de estos materiales en el sitio. Se deberá igualmente especificar claramente la forma como se valorará el cumplimiento de este programa.

Las canteras por utilizar como proveedoras de los materiales de construcción, deberán tener todos los permisos y autorizaciones mineras y ambientales vigentes, por lo que la Empresa deberá anexar estos documentos, en los correspondientes informes ICA.

PROYECTO 2. RECICLAJE DE SOBRANTES DE CONSTRUCCIÓN

Se deberán identificar e informar, antes del inicio de las obras, los sitios donde se almacenarán los sobrantes de construcción.

La empresa deberá anexar en los correspondientes informes ICA los registros que certifiquen una adecuada disposición final de este tipo de sobrantes de construcción.

PROGRAMA: MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS Y LÍQUIDOS (PMA_FIS_03)**PROYECTO 1. SEPARACIÓN EN LA FUENTE, ALMACENAMIENTO, RECOLECCIÓN Y DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS ORDINARIOS, ESPECIALES Y PELIGROSOS GENERADOS EN PUERTO NUEVO.**

Para la recolección de residuos especiales o peligrosos es importante, además de la solicitud de los debidos permisos que debe tener el operador que realiza la disposición final de estos, contar con registros de entrega de este tipo de residuos

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

y anexarse, para su control, en los correspondientes ICA del proyecto, tanto en la etapa constructiva como en la etapa operativa del proyecto

Adicional a lo presentado en esta ficha se deberá cumplir con lo estipulado en la ficha CÓDIGO: PMA_Fis_07_CO EIA – Febrero 2009 aprobada para la parte terrestre de Puerto Nuevo

En caso de generarse aguas residuales durante la construcción de las obras marítimas de Puerto Nuevo, se deberá cumplir con lo estipulado en la ficha CÓDIGO: PMA_Fis_06_CO EIA – Febrero 2009 aprobada para la parte terrestre de Puerto Nuevo y reportarse en los correspondientes ICA.

PROGRAMA: MANEJO AMBIENTAL DEL AIRE (PMA_FIS_04)**PROYECTO 1. CONTROL DE EMISIONES DE MATERIAL PARTICULADO.**

La ficha indica que se instalarán cubiertas en la banda transportadora, así como los sistemas de humectación en puntos de transferencia de la misma. En este sentido, se considera necesario, que Puerto Nuevo presente antes de iniciadas las actividades de operación, el diseño de la banda transportadora con todos sus componentes.

PROYECTO 2. CONTROL DE EMISIONES DE GASES Y VAPORES.

Se considera necesario incluir en los informes ICA correspondientes, los registros de mantenimiento periódico de maquinarias y equipos utilizados en la construcción de las obras, así como el mecanismo de verificación de la vigencia de los certificados de revisión técnico mecánica y de gases de los vehículos utilizados.

PROYECTO 3. MANEJO DE NIVELES DE RUIDO.

Se deberá especificar la metodología para prevenir y controlar el incremento en los niveles de presión sonora en las actividades de construcción del puerto (objetivo de la ficha).

PROGRAMA: FORTALECIMIENTO DEL ARRAIGO Y SENTIDO DE PERTENENCIA DE 50 AGENTES MULTIPLICADORES. (PMA_SOC_01)**PROYECTO 1. GUIAS GUARDIANES DEL PATRIMONIO CULTURAL DE CIÉNAGA**

Esta medida no se considera pertinente, toda vez que no tiene relación con los impactos evaluados, lo cual no obsta para que sea desarrollado por la Empresa, en el marco de sus políticas de inversión social.

Etapas de operación:

PROGRAMA: MANEJO Y DISPOSICIÓN FINAL DEL MATERIAL DE DRAGADO (PMA_OP_01)

Si bien las medidas de manejo presentan los lineamientos básicos para la ejecución de las medidas de mitigación, se queda corto en plantear indicadores de seguimiento que permitan verificar y medir la eficiencia de las mismas.

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”**PROGRAMA: MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS (PMA_OP_02)**

PROYECTO 1. SEPARACIÓN EN LA FUENTE, ALMACENAMIENTO, RECOLECCIÓN Y DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS ORDINARIOS, ESPECIALES Y PELIGROSOS GENERADOS EN PUERTO NUEVO.

Adicional a lo presentado en esta ficha se deberá cumplir con lo estipulado en la ficha CÓDIGO: PMA_Fis_04_OP EIA – Febrero 2009 aprobada para la parte terrestre de Puerto Nuevo

Para la recolección de residuos especiales o peligrosos es importante, además de la solicitud de los debidos permisos o licencias que debe tener el gestor que realiza la disposición final de estos, contar con registros de entrega de este tipo de residuos y anexarse, para su control, en los correspondientes ICA del proyecto, tanto en la etapa constructiva como en la etapa operativa del proyecto.

PROGRAMA: MANEJO DE CARGUE DE CARBÓN. (PMA_OP_03)

PROYECTO 1. MANEJO DE CARGUE DEL CARBÓN

Se indican las medidas de manejo que se implementarán para el transporte del carbón desde la banda transportadora hasta el buque, tales como bandas transportadoras cubiertas y aspersores para el control de emisiones, entre otras pero no se indican las especificaciones técnicas de tales medidas. Por lo tanto, para esta ficha se reitera la necesidad de que Puerto Nuevo presente antes de las actividades de construcción el diseño de la banda transportadora con todos sus componentes y medidas para prevenir la dispersión de material particulado.

PROGRAMA: PLAN DE MANEJO Y CONSERVACIÓN DEL MANGLAR DEL RÍO TORIBIO (PMA_FIS_OP_04)

PROYECTO 1. PROGRAMAS DE EDUCACIÓN AMBIENTAL Este programa está enfocado hacia la conservación del manglar por parte de los pescadores. Sin embargo, es importante Incluir un programa de seguimiento y monitoreo de los ecosistemas costeros y marinos existentes, en especial sobre los manglares, litoral rocoso, rastros altos, playas y fondos blandos presentes, durante la construcción de la pasarela de concreto en donde estará apoyada la banda transportadora y el acceso vial, así como el embarcadero, que permitan establecer si se causa alguna afectación sobre estos ecosistemas en esta etapa del proyecto. En caso tal se presente alguna afectación, la empresa CI PRODECO S.A. deberá implementar medidas de manejo tendientes a minimizar los efectos identificados.

Medio Socioeconómico:

Se deberá revisar la versión aprobada del PMA del medio socioeconómico correspondiente a la parte terrestre, ya que se menciona el programa de reasentamiento de las familias residentes en el sector de Playitas, el cual no corresponde al PMA aprobado por este Ministerio. De igual manera el programa de manejo ambiental para la parte marítima en el medio social se menciona el “Fortalecimiento del arraigo y sentido de pertenencia de 50 agentes multiplicadores”: código Soc-01, el cual es el mismo que figura en el PMA aprobado para la parte terrestre, que aparece con el código Soc-04-op y que

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

contiene el proyecto 1- Guías de Guardianes del patrimonio cultural de Ciénaga, el cual no responde a los impactos evaluados por lo que se considera deberá excluirse como medida propuesta.

Se deberán ajustar los programas correspondientes al Plan de Gestión Social en el sentido de incluir las nuevas comunidades de los municipios de Santa Marta y Ciénaga, que son incluidas como Área de Influencia Directa AID en la solicitud de modificación de la licencia. (Municipio de Ciénaga: Los sitios de pesca asociados a los barrios, Mar de Plata, Barrio Abajo, Nancy Polo, Miramar, Kennedy y Costa Verde, las veredas de Ojo de Agua, Papare, Playita, y Jolonura (vereda de Cordobita) y el Corregimiento de Cordobita. En Santa Marta: Los sitios de pesca relacionados con pescadores de los barrios La Paz y Cristo Rey, Vereda del sector rural Don Jaca, sectores Punta La Loma (Aeropuerto Simón Bolívar) y Ensenada Los Alcatraces).

De otra parte se deberá tener en cuenta la implementación de un programa de seguimiento y monitoreo a las posibles afectaciones a los pescadores artesanales de la zona, en relación a la limitación en el uso del área para las actividades pesqueras y el tránsito de embarcaciones artesanales, que podría causar la construcción y operación del proyecto,

Adicionalmente, deberá realizar la socialización con las autoridades municipales y de la Gobernación como a las autoridades marítimas correspondientes, entre otras, del respectivo proyecto, previo a la iniciación de cualquier obra marítima.

Del Plan de Monitoreo y Seguimiento:**PROGRAMA: DRAGADO (PMS_FIS_01)****PROYECTO 1. AUTORIZACIÓN DEL VERTIDO DEL MATERIAL DRAGADO**

Dicha autorización corresponde a la Dirección General Marítima -DIMAR-.

PROYECTO 2. CALIDAD DEL AGUA EN LA ZONA DE VERTIDO

Es importante indicar que en esta área las profundidades varían entre 80 m y 120 m, por lo que es necesario indicar claramente la frecuencia y las profundidades de muestreo para caracterizar el perfil de la columna de agua, así como para la determinación de metales pesados e hidrocarburos.

Se deberá incluir monitoreos de calidad del agua antes, durante y culminadas las actividades de depositación de sedimentos en una zona cercana al Banco coralino de las Ánimas, que permitan descartar cualquier afectación sobre esta zona.

PROYECTO 3. CALIDAD DEL AGUA EN LA ZONA DE DRAGADO

En la ficha se especifica que se deben realizar mediciones de las aguas marinas en tres puntos en el entorno de la zona de vertido; sin embargo, los monitoreos se deben realizar en la zona donde se desarrollarán los dragados, ya que la zona de vertidos de los sedimentos dragados se contemplan en el proyecto 2. Se debe especificar la fase en la cual se realizará el monitoreo (antes, durante y después de la ejecución de las actividades de dragado), número de muestreos por fase, los parámetros a medir y los sitios de muestreo. Además, la ficha dice en su alcance que se realizará la medición de calidad de agua a través de muestreos “mensuales” y en la metodología se habla de mediciones cada tres meses, por lo

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

que debe ser claro para definir la frecuencia con la que se realizarán las mediciones

PROGRAMA: MONITOREO DE CALIDAD DEL AIRE (PMS_FIS_02)**PROYECTO 1. MONITOREO DE CALIDAD DEL AIRE**

Este programa fue tomado del EIA parte terrestre, por lo que las estaciones seleccionadas en el documento parte terrestre, deben incluir la zona del puerto. Información que deberá ser entregada adicionalmente a CORPAMAG.

PROGRAMA: MONITOREO DE CALIDAD DEL AGUA MARINA (PMS_FIS_03)**PROYECTO 1. CARACTERIZACIÓN Y ANÁLISIS DE LA CALIDAD DEL AGUA MARINA**

Este programa deberá indicar además de las estaciones de muestreo, la profundidad de toma de los mismos a lo largo de la columna de agua en cada etapa del proyecto (construcción, operación y mantenimiento). Además, se deberán establecer monitoreos de sedimentos marinos en las mismas estaciones y con la misma frecuencia de la calidad del agua marina, incluyendo dentro de los parámetros por medir, las concentraciones de partículas de carbón, Compuestos Orgánicos Totales (COT), PH, Fenoles, Plomo, Cadmio y Cromo Total.

Se deberán incluir monitoreos de las comunidades hidrobiológicas (plancton y necton), que permitan, además de tener información actualizada de la zona, establecer posibles cambios en la diversidad y riqueza de las especies presentes. Se tendrán en cuenta para el caso de la comunidad nectónica, especialmente aquellas identificadas por el estudio para la zona como en peligro crítico (CR), en peligro (EN) y en peligro de extinción (Apéndice I de las lista de especies CITES para Colombia).

PROGRAMA: PLAN DE MONITOREO Y SEGUIMIENTO AL RUIDO (PMS_FIS_)**PROYECTO 1. CONTROL DE LOS NIVELES DE RUIDO EN EL ÁREA DE INFLUENCIA**

Las estaciones 3, 4 y 6 seleccionadas para el monitoreo de ruido del proyecto marítimo, corresponden a áreas alejadas de la zona portuaria, por lo que se considera necesario incluir estaciones dentro de las instalaciones portuarias, que permitan medir la afectación por ruido de la operación portuaria sobre la salud de los trabajadores e indicar la frecuencia con la que con la que se realizará los monitoreos de ruido en cada etapa del proyecto (construcción, operación y mantenimiento).

Adicionalmente, deberá llevar un registro de quejas de la comunidad; en caso de presentarse, de manera tal que se realicen análisis sobre los sitios con mayores emisiones de ruido y ruido ambiental a partir de las mediciones y tomar las medidas de mitigación a que haya lugar

PROGRAMA: PLAN DE MONITOREO DE LAS COMUNIDADES BENTÓNICAS (PMS_BIO_01)

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”**PROYECTO 1. COMPOSICIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA INFAUNA BÉNTICA EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DE PUERTO NUEVO**

Se deberán especificar las estaciones seleccionadas para el monitoreo de bentos marino, tanto en el área de influencia directa como en el área de influencia indirecta.

Del plan de Contingencias:

En general el plan de contingencias está más orientado hacia el manejo de derrame por combustibles. Sin embargo, dentro de los procedimientos específicos para el control de emergencias operativas, se especifica el derrame de carbón. De todas maneras, se considera importante tener en cuenta entre otras las contingencias que pudieran presentarse debidas a las actividades de dragado durante la construcción y mantenimiento.

Etapa de desmantelamiento y abandono:

En general, estos programas son los mismos que se diseñaron para la etapa constructiva del proyecto, sin que se especifiquen claramente las medidas de manejo ambiental para la etapa de desmantelamiento y abandono. En particular, no se indican las medidas por implementar para el desmonte de equipos y estructuras ni tampoco para la recuperación de las áreas abandonadas, impactos que fueron identificados para esta etapa del proyecto.

PROGRAMA: MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN (PMA_Fis_02).**PROYECTO 1: ALMACENAMIENTO DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN**

Este programa deberá estar dirigido al almacenamiento de los equipos y estructuras desmontadas. Se deberá especificar claramente la metodología que se empleará para su almacenamiento y disposición.

PROYECTO 2. RECICLAJE DE SOBRANTES DE CONSTRUCCIÓN.

Se deberán incluir las medidas de manejo que se implementarán para el transporte, disposición, mantenimiento y restauración de la zona de disposición de excedentes.

Propuesta de medidas complementarias.

Del plan de monitoreo y seguimiento

- Se deberá incluir un programa de seguimiento y monitoreo de los ecosistemas costeros y marinos existentes, en especial sobre los manglares, litoral rocoso, rastrojos altos, playas y fondos blandos presentes, durante la construcción de la pasarela de concreto en donde estará apoyada la banda transportadora y el acceso vial, así como el embarcadero, que permitan establecer si se causa alguna afectación sobre estos ecosistemas en esta etapa del proyecto. En caso tal se presente alguna afectación, la empresa CI PRODECO S.A. deberá implementar medidas de manejo tendientes a minimizar los efectos identificados.

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

- Se deberá incluir un programa de seguimiento y monitoreo de las posibles afectaciones a los pescadores con relación a la limitación en uso del área para la pesca artesanal y el tránsito normal de las embarcaciones artesanales que podría causar la construcción y operación del proyecto. En caso de que el proyecto obstaculice el área de pesca o tránsito de embarcaciones, la empresa CI PRODECO S.A., deberá implementar medidas de manejo tendientes a minimizar o compensar estas afectaciones.
- Se deberá incluir un programa de monitoreo del bentos marino durante la etapa de dragado, que indique que se tomarán muestras de bentos marino en la zona del canal de acceso y zona de dársena, así como en la zona del botadero, tres meses antes de iniciar los trabajos y dos meses después del dragado. Se deberán utilizar índices de calidad apropiados para determinar cambios en la diversidad y riqueza de las especies a las diferentes profundidades existentes, comparando los resultados con los inicialmente encontrados por el estudio, especialmente entre los 5 y 10 m de profundidad en donde se encontraron los mayores valores de diversidad de epifauna bentónica, así como por arriba de los 10 m para la infauna bentónica.
- Se deberá incluir, durante la construcción, operación y mantenimiento de las obras marítimas del puerto y en especial durante el dragado del canal de acceso y zona de dársena, un programa de monitoreo en las áreas cercanas a los caladeros de pesca identificados por los pescadores de la zona y localizados en el plano P-PNMAR-EIA-BIO-O3 del estudio, para descartar posibles afectaciones del proyecto sobre los recursos pesqueros en estas áreas, debidos a cambios en la dinámica de los sedimentos de la zona.
- Se deberá incluir un programa de monitoreo de la línea de costa y perfil de playa en la zona del proyecto, en el cual se determine la frecuencia de levantamientos (los cuales deben ser antes, durante y después de la construcción de las obras marítimas) y la longitud de línea de costa a la cual se le hará seguimiento. Los resultados y análisis de dichos monitoreos se deberán incluir en los ICA correspondientes del proyecto para ser evaluados por este Ministerio.

(...)

El Concepto técnico citado, concluye señalando que de acuerdo con la evaluación realizada a la información contenida en el documento “Estudio de Impacto Ambiental para la Construcción y Operación parte marítima del Puerto Marítimo Puerto Nuevo” con radicado No. 4120-E1-106607 del 11 de septiembre de 2009, así como los conceptos técnicos relacionados y lo observado en la visita de campo al proyecto, se considera suficiente la información ambiental presentada, para que el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial pueda tomar decisión sobre la viabilidad ambiental del proyecto en donde se incluye la parte marina.

Es pertinente mencionar que mediante la Resolución No. 1163 del 20 de agosto de 1993, modificada por las Resoluciones Nos. 452 del 3 de mayo de 1996, 904 del 5 de octubre de 2001, 0817 del 25 de julio de 2003, modificada a su vez por la Resolución No. 0879 del 14 de agosto de 2003, y por la Resolución No. 251 de 10 marzo de 2004, se otorgó licencia ambiental a la Sociedad American Port Company Inc., acto administrativo expedido en los términos del Decreto Ley 2811 de 1974, y cobijado bajo las disposiciones del régimen de transición contenido en el Artículo 117 de la Ley 99 de 1993 sobre licencias ambientales; posteriormente

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

el Decreto Reglamentario No. 1753 de 1994, vigente para la época, reglamentó parcialmente los Títulos VIII y XII y en el artículo 38 estableció que:

*“ARTICULO 38. RÉGIMEN DE TRANSICIÓN. Los proyectos, obras o actividades, que conforme a las normas vigentes antes de la expedición del presente Decreto, obtuvieron los permisos, concesiones, licencias y autorizaciones de carácter ambientales que se requerían, podrán continuar, pero la autoridad ambiental competente podrá exigirles, mediante providencia motivada, la presentación planes de manejo, recuperación o restauración ambiental.
(...)”*

En el sentido expuesto, es claro que para la época de la reglamentación de la Ley 99 de 1993, la Sociedad American Port Company Inc., desarrollaba uno de los proyectos que habían iniciado actividades antes de la expedición de la Ley, y en este escenario legal, la Licencia Ambiental constituye el instrumento de control y manejo ambiental, que en desarrollo de los artículos 49 y siguientes de la Ley 99 de 1993, y de los artículos 8, 79, 80, 333 y 334 de la Constitución Política, fue establecido y mediante la cual se pretende que el desarrollo del proyecto se realice de forma tal que se prevengan, minimicen, corrijan y/o compensen los impactos ambientales negativos que éstos puedan ocasionar en el marco del concepto de desarrollo sostenible.

La anterior consideración aplica no sólo para el proyecto objeto de análisis, sino para todos los proyectos que pertenecen al régimen de transición normativa de la Ley 99 de 1993, establecido en sus decretos reglamentarios dado que los artículos 49 y siguientes del Título VIII de la ley 99 de 1993, han sido motivo de reglamento en su orden por los Decretos 1753 de 1994, 1728 de 2002, 1180 de 2003 todos derogados y finalmente el decreto 1220 de 2005 que es el vigente actualmente.

De acuerdo con lo señalado y de manera coherente con lo establecido en el Decreto 1220 de 2005, modificado por el Decreto 500 de 2006, reglamentario del Título VIII de la Ley 99 de 1993, la licencia ambiental otorgada a la Sociedad American Port Company Inc., con sus modificaciones, estará vigente por la vida útil del proyecto y hasta su terminación y/o desmantelamiento, siempre y cuando se sujete al cumplimiento de los requisitos, términos, condiciones y obligaciones que establezca este Ministerio.

De acuerdo con lo anterior y en concordancia con el análisis y la evaluación descritos en el concepto técnico parcialmente citado, se considera viable ambientalmente, la propuesta de ejecución de la parte marina del proyecto “Construcción y Operación del Puerto Marítimo Puerto Nuevo”, siempre y cuando la construcción y operación de las obras marítimas no interfieran con las operaciones portuarias y actividades que realiza la empresa American Port Company Inc., en la zona.

Que así las cosas, con fundamento en el Concepto Técnico referido, y la normatividad aplicable, este Ministerio procede a modificar la Resolución No. 435 del 2 de marzo de 2009, a su vez modificada a través de la Resolución No. 729 del 20 de abril de 2009, en el sentido de autorizar las obras y actividades para la etapa marítima de la construcción y operación del proyecto “Construcción y Operación del Puerto Marítimo Puerto Nuevo”.

En mérito de lo expuesto,

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”**RESUELVE**

ARTÍCULO PRIMERO.- Modificar el Artículo Primero de la Resolución No. 435 del 2 de marzo de 2009, otorgada a la Sociedad C. I. PRODECO S. A., de la cual es actual beneficiaria la Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S. A., identificada con el NIT. 900.273.253-2, en el sentido de autorizar las obras y actividades para la etapa marítima del proyecto “Construcción y Operación del Puerto Marítimo Puerto Nuevo”, y fijar las coordenadas de localización del área donde se desarrollarán las obras marítimas desde la salida de la banda transportadora por el patio de carbón, hasta la finalización del canal de acceso, el cual quedará así:

“ARTICULO PRIMERO.- Otorgar Licencia Ambiental para el proyecto “Construcción y Operación del Puerto Marítimo Puerto Nuevo”, terminal de servicio público, ubicado en jurisdicción del municipio de Ciénaga, departamento del Magdalena, cerca a la desembocadura del río Toribio, solicitada por la empresa C. I. PRODECO S.A.

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

ID	X	Y	ID	X	Y
1	986.254,9	1.712.611,8	16	984.783,3	1.713.726,1
2	986.031,7	1.712.731,3	17	984.660,5	1.713.815,8
3	985.833,7	1.712.975,3	18	984.641,6	1.713.918,3
4	985.545,3	1.712.921,2	19	984.514,0	1.713.958,5
5	985.347,3	1.712.918,6	20	984.492,2	1.714.272,8
6	985.240,4	1.712.853,4	21	984.467,8	1.714.675,9
7	984.992,3	1.712.807,0	22	985.911,8	1.714.610,4
8	984.821,1	1.712.778,9	23	985.988,5	1.714.224,8
9	984.795,3	1.712.900,4	24	986.067,4	1.713.795,4
10	984.955,0	1.712.940,4	25	986.159,2	1.713.325,6
11	985.019,1	1.713.006,9	26	986.208,8	1.713.076,9
12	984.885,3	1.713.168,4	27	986.254,0	1.712.863,7
13	984.875,4	1.713.302,6	28	986.266,8	1.712.759,7
14	984.790,7	1.713.400,2	29	986.269,9	1.712.697,9
15	984.695,6	1.713.583,2	30	986.254,9	1.712.611,8

**COORDENADAS LÍMITES DEL POLÍGONO DE ÁREA DE INFLUENCIA
DIRECTA PARTE MARÍTIMA**

Coordenada límitrofe	Este	Norte
NE	975524.1321	1720818.3951
NW	974370.7918	1719951.0807
SW	985198.0197	1716183.8312
SE	984429.2752	1714068.8400

Fuente: Puerto Nuevo - Estudio de Impacto Ambiental para la Construcción y Operación Parte Marítima

El desarrollo del proyecto incluye las siguientes obras y/o actividades en cada una de sus etapas:

1. Etapa terrestre

Esta etapa comprenderá las siguientes fases y actividades:

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”**a. Construcción****Fase 1: hasta 35 millones de toneladas año**

- La construcción de un loop férreo, de vía sencilla con el patio de acopio adentro; el loop se unirá a la línea férrea existente propiedad de FENOCO, antes del puente del río Toribio; el loop tendrá aproximadamente 2,5 km de longitud y podrá acomodar trenes de 133 vagones y 3 locomotoras en ambos lados de la estación de descarga y se instalarán dos vías adicionales, en la parte superior de las estaciones de descarga a manera de tramos de pista conectados, para permitir acomodar otros dos trenes más.
- Taller de mantenimiento de los trenes
- Instalaciones para la descarga del tren
- Patio de acopio
- Sistema de transporte del carbón en tierra para el llenado de embarcaciones

Fase 2: hasta 45 millones de toneladas año.

- Ampliación del loop en el sentido de construir una segunda vía paralela a la existente
- Ampliación de las instalaciones para la descarga del tren
- Ampliación del patio de acopio
- Ampliación del sistema de transporte del carbón en tierra para el llenado de embarcaciones

Fase 3: hasta 60 millones de toneladas año

- Ampliación del patio de acopio

Infraestructura auxiliar o de servicio

- Oficinas
- Almacén
- Casino
- Subestación eléctrica
- Sedimentadores
- Caseta de vigilancia
- Estación de Combustible
- Laguna de oxidación
- Planta de tratamiento de agua potable (PTAP)
- Estación de bomberos

b. Operación:

- Llegada del tren y descarga del carbón
- Acopio y almacenamiento del carbón

c. Desmantelamiento

Desmante y abandono de las obras continentales o el cierre del Puerto; el desarrollo de las actividades necesarias para minimizar los riesgos en el área y la definición del uso futuro de las instalaciones y las tierras.

2. Etapa marítima

Esta etapa comprenderá la construcción y operación de la siguiente infraestructura:

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

A. Pasarela de concreto máximo de 14.0 m de ancho (máximo de 6.0 m de ancho para banda transportadora de carbón, la cuál debe ser completamente confinada, tanto en su parte superior, como lateralmente para evitar cualquier tipo de emisión de material particulado que pueda llegar al mar) y máximo de 2.5 km de longitud, la cual conectará los patios de carbón de la parte terrestre hasta el embarcadero.

B. Un Embarcadero de longitud de 700 m que incluye:

- ✓ Pilotes de acero rellenos con concreto reforzado.
- ✓ Cubiertas en acero con concreto reforzado para los pilotes
- ✓ Vigas de apoyo longitudinales en acero estructural
- ✓ Cubierta en acero prefundido y concreto reforzado y/o acero reforzado vertido en el lugar
- ✓ Protección catódica
- ✓ Pasillos y caminos peatonales
- ✓ Cunetas y sumideros en concreto para canalización y control de vertimientos

C. Dragado para la conformación de un único canal de acceso de máximo: siete (7) kilómetros de longitud, 260 metros de ancho y 18.5 m de profundidad.

PARÁGRAFO.- La conformación y construcción de un único canal de las características señaladas, se establece no sólo en consideración a la naturaleza de servicio público de “Puerto Nuevo”, sino teniendo en cuenta que efectivamente las dimensiones definidas y presentadas para evaluación en el Estudio de Impacto Ambiental, para el canal de acceso y para la dársena de maniobras son las adecuadas para la operación de más de un terminal portuario en la zona donde se propone el proyecto, minimizando los impactos ambientales.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Modificar el Artículo Segundo de la Resolución No. 435 del 2 de marzo de 2009, en el sentido de incluir los siguientes programas de manejo ambiental de la etapa marítima del proyecto “Puerto Nuevo”, los cuales serán objeto de seguimiento ambiental por parte de este Ministerio durante su ejecución:

Programas de Manejo Etapa Construcción	
NOMBRE: MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	CÓDIGO: PMA_FIS_02
PROYECTO 1. ALMACENAMIENTO DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	
PROYECTO 2. RECICLAJE DE SOBRANTES DE CONSTRUCCIÓN	
NOMBRE: MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS Y LIQUIDOS	CÓDIGO: PMA_FIS_03
PROYECTO 1. SEPARACIÓN EN LA FUENTE, ALMACENAMIENTO, RECOLECCIÓN Y DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS ORDINARIOS, ESPECIALES Y PELIGROSOS GENERADOS EN PUERTO NUEVO.	
PROYECTO 2. SENSIBILIZACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA EL ADECUADO MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS EN PUERTO NUEVO.	
NOMBRE: MANEJO AMBIENTAL DEL AIRE	CÓDIGO: PMA_FIS_04
PROYECTO 1. CONTROL DE EMISIONES DE MATERIAL PARTICULADO	
PROYECTO 2. CONTROL DE EMISIONES DE GASES Y VAPORES.	
PROYECTO 3. MANEJO DE NIVELES DE RUIDO.	
NOMBRE: FORTALECIMIENTO DEL ARRAIGO Y SENTIDO DE PERTENENCIA DE 50 AGENTES MULTIPLICADORES.	CÓDIGO: PMA_SOC_01
PROYECTO 1. GUIAS GUARDIANES DEL PATRIMONIO CULTURAL DE CIÉNAGA	

Fuente: Estudio de Impacto Ambiental del Puerto Marítimo Puerto Nuevo, parte marítima. Tomo 3 de 7.
Agosto de 2009

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

Programas de Manejo Etapa Operación	
NOMBRE: MANEJO Y DISPOSICIÓN FINAL DEL MATERIAL DE DRAGADO	CÓDIGO: PMA_OP_01
PROYECTO 1. VERIFICACIÓN DE PLANES ACTUALIZADOS Y SISTEMAS DE CONTROL.	
PROYECTO 2. CAPACITACIÓN AMBIENTAL	
PROYECTO 3. PLANES DE TRABAJO DE LA DRAGA.	
PROYECTO 4. REINGRESO DE SEDIMENTOS	
NOMBRE: MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS	CÓDIGO: PMA_OP_02
PROYECTO 1. SEPARACIÓN EN LA FUENTE, ALMACENAMIENTO, RECOLECCIÓN Y DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS ORDINARIOS, ESPECIALES Y PELIGROSOS GENERADOS EN PUERTO NUEVO.	
PROYECTO 2. SENSIBILIZACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA EL ADECUADO MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS EN PUERTO NUEVO.	
PROYECTO 3. CARACTERIZACIÓN Y AFORO DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS GENERADOS EN PUERTO NUEVO	
NOMBRE: MANEJO DE CARGUE DE CARBÓN	CÓDIGO: PMA_OP_03
PROYECTO 1. MANEJO DE CARGUE DEL CARBÓN	
NOMBRE: MANEJO DE COMBUSTIBLES	CÓDIGO: PMA_FIS_OP_04
PROYECTO 1. MANEJO DE COMBUSTIBLES	
NOMBRE: PLAN DE MANEJO Y CONSERVACIÓN DEL MANGLAR DEL RÍO TORIBIO	CÓDIGO: PMA_FIS_OP_04
PROYECTO 1. PROGRAMAS DE EDUCACIÓN AMBIENTAL	

Fuente: Estudio de Impacto Ambiental del Puerto Marítimo Puerto Nuevo, parte marítima. Tomo 3 de 7. Agosto de 2009

Programas de monitoreo y seguimiento	
NOMBRE: MONITOREO DE CALIDAD DEL AIRE	CÓDIGO: PMS_FIS_02
PROYECTO 1. MONITOREO DE CALIDAD DEL AIRE	
NOMBRE: MONITOREO DE CALIDAD DEL AGUA MARINA	CÓDIGO: PMS_FIS_03
PROYECTO 1. CARACTERIZACIÓN Y ANÁLISIS DE LA CALIDAD DEL AGUA MARINA	
NOMBRE: PLAN DE MONITOREO Y SEGUIMIENTO AL RUIDO	CÓDIGO: PMS_FIS_
PROYECTO 1. CONTROL DE LOS NIVELES DE RUIDO EN EL ÁREA DE INFLUENCIA	
NOMBRE: PLAN DE MONITOREO DE LAS COMUNIDADES BENTÓNICAS	CÓDIGO: PMS_BIO_01
PROYECTO 1. COMPOSICIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA INFAUNA BENTÓNICA EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DE PUERTO NUEVO	
NOMBRE: PLAN DE MONITOREO Y SEGUIMIENTO PARA EL REGISTRO Y EVALUACIÓN DE PROGRAMAS SOCIALES	CÓDIGO: PMS_SOC_01
PROYECTO 1. SEGUIMIENTO Y MONITOREO	
PROYECTO 2. EVALUACIÓN EXPOST	

Fuente: Estudio de Impacto Ambiental del Puerto Marítimo Puerto Nuevo, parte marítima. Tomo 3 de 7. Agosto de 2009

ARTÍCULO TERCERO.- Modificar el Artículo Tercero de la Resolución No. 435 del 2 de marzo de 2009, en el sentido de incluir obligaciones relacionadas con el uso, aprovechamiento y/o manejo de los recursos naturales renovables necesarios para el desarrollo del proyecto, el cual quedará así:

“ARTÍCULO TERCERO.- La Licencia Ambiental que se otorga mediante la presente resolución lleva implícito el uso, aprovechamiento y/o afectación de los siguientes recursos naturales renovables, en términos y condiciones que a continuación se señalan:

1. Concesión de aguas superficiales

Se otorga a la empresa C. I PRODECO S.A., concesión de aguas provenientes del río Toribio, en caudal de 124,7 l/s para consumo humano en baños, cocina, duchas, oficinas y casinos, y concesión de aguas provenientes del río Córdoba, en caudal de 3 l/s, para uso industrial; los puntos de captación se encuentran ubicados en las siguientes coordenadas:

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

- Río Toribio: 984.482 E, 1'713.871 N, ubicación que puede moverse hasta un margen de aproximadamente 500 metros.
- Río Córdoba: 985.770 E, 1'711.680 N, ubicación que puede moverse hasta un margen de aproximadamente 500 metros.

Obligaciones

- a. La empresa C.I. PRODECO S.A., deberá presentar en un término de treinta (30) días previos al inicio del proyecto un estudio que refleje las condiciones actuales de demanda de agua existente sobre el río Toribio, y determinar un balance hídrico de la cuenca del río.
- b. La empresa C.I. PRODECO S.A. una vez inicie operaciones, deberá implementar un programa de ahorro y uso eficiente del agua, además de realizar un monitoreo mensual de los consumos de agua dentro de las instalaciones terrestres del puerto, de manera que se reduzcan estos consumos mediante el establecimiento de medidas y/o acciones adicionales a las establecidas.
- c. El volumen utilizado por la empresa C. I PRODECO S.A., para las obras marítimas del puerto, deberá estar dentro del autorizado en las concesiones de agua otorgadas para la parte terrestre.

2. Ocupación de cauces:

Se otorga a la empresa C.I. PRODECO S.A. el permiso de ocupación de cauce sobre las quebradas Marinca y El Guayabo, autorizando la canalización de estas quebradas. De igual forma otorga permiso de ocupación de cauce sobre el río Toribio, para la construcción de un puente de doble vía, el cual se ubicará sobre las coordenadas 984.487E y 1'713.874N.

Obligaciones

- a. La empresa C.I. PRODECO S.A. deberá presentar previo al inicio de las obras la información técnica (planos y diseños finales) de las obras y estructuras que desarrollará en las quebradas Marinca y El Guayaba, y en el río Toribio.
- b. En el evento de requerir la desviación de las quebradas Marinca y El Guayabo, la empresa deberá solicitar la respectiva modificación de la licencia ambiental, para lo cual debe presentar los planos con los diseños definitivos, para evaluación y aprobación de este Ministerio.

3. Aprovechamiento forestal

Se otorga a la empresa C.I. PRODECO S.A. permiso de aprovechamiento forestal para las 156,8 ha a ser intervenidas y de un volumen maderable de 4.368,456 m³, para árboles con un DAP >10, en la fase de construcción en tierra del puerto, distribuidos de acuerdo a la siguiente tabla:

Cobertura	Área a intervenir (ha)	Volumen total a aprovechar(m ³)	Volumen comercial a aprovechar (m ³)
Rastrojo alto	32,8	3.518,456	1.807,28
Pastos con árboles aislados	124	850	610
TOTAL	156,8	4.368,456	2417,28

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”Obligaciones

- a. La relación de la compensación para la reforestación de áreas intervenidas deberá corresponder a una proporción de uno a tres (1:3) del área intervenida para rastrojo alto, y uno a uno (1:1) para pastos con árboles dispersos.

Esta compensación se realizará en las zonas localizadas según el plano P-PN-EA-PM-MFT del documento de información adicional allegado como respuesta al Auto 3627 de febrero de 2009, denominadas áreas de recuperación y protección, así: cerca al río Toribio (con un área de 66 ha) y en la cuenca alta de la quebrada El Guayabo (con un área de 203 ha), bajo la orientación de la Corporación Autónoma Regional del Magdalena – CORPAMAG.

- b. La empresa deberá compensar un área de 222,4 ha, distribuidas así: 98,4 ha por la intervención de las zonas de rastrojos altos y 124 ha por la intervención en la zona de pastos con árboles aislados.

Además de las especies recomendadas para el rescate de germoplasma existentes en la cobertura de Rastrojo alto, deberán incluirse por lo menos aquellas especies presentes en los pastos arbolados con las mayores abundancias y que serán taladas por el proyecto, tales como el uvito (*Bourreria cumanensis*), matarratón (*Gliricidia sepium*) y piñón de oreja (*Enterolobium cyclocarpum*), así como las especies de flora identificadas con algún grado de amenaza, Caracolí (*Anacardium excelsum*) y Guayacán (*Bulnesia arborea*).

- c. Para la etapa marítima, no se autoriza ningún tipo de aprovechamiento forestal en la zona terrestre del corredor donde se construirá la pasarela de concreto, en la cual estará apoyada la banda transportadora y el acceso vial, la cual conecta los patios de carbón con el embarcadero. .

En caso de requerir del aprovechamiento de las especies arbóreas de esta cobertura de rastrojo alto durante la adecuación de este corredor, la empresa C.I PRODECO S.A., deberá solicitar modificación del permiso de aprovechamiento forestal otorgado para la parte terrestre.

4. Emisiones atmosféricas

Otorgar a la empresa C.I. PRODECO S.A. permiso de emisiones atmosféricas para el proyecto de Construcción y Operación de la Infraestructura Terrestre para el Recibo, Almacenamiento y Manejo de Carbón en el Puerto Marítimo Puerto Nuevo con una capacidad máxima de 60 Millones de Toneladas Año.

Obligaciones

La empresa C.I. PRODECO S.A., debe dar estricto cumplimiento a la implementación de las medidas de manejo ambiental planteadas, para prevenir, controlar, mitigar y/o compensar los impactos sobre la calidad de aire y mantener las concentraciones de los contaminantes atmosféricos dentro de los límites fijados por la legislación vigente y tener en cuenta los siguientes aspectos:

- a. Los vehículos de carga que salgan cargados hacia las vías públicas con materiales de construcción, escombros y/o carbón, deben ser carpados óptimamente de tal manera que se cumpla a cabalidad con lo establecido en la normatividad vigente (Resolución No. 541 de 1994 del entonces Ministerio del Medio Ambiente) y se minimicen las emisiones de material a lo largo de las vías de transporte.

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

- b. Ajustar y actualizar el modelo de dispersión de material particulado anualmente de acuerdo con el avance del proyecto, de acuerdo con el avance de la actividad portuaria; de tal manera que se constituya en una herramienta útil y actualizada, que permita evaluar las diferentes variaciones en las operaciones portuarias de la calidad del aire, así como realizar seguimiento a las acciones de monitoreo que se desarrollarán de manera paralela. El modelo debe permitir orientar los tipos de control a establecer y determinar el alcance o nivel de reducción que se requiere en las emisiones.

La empresa C. I PRODECO S. A., deberá incluir en el modelo o modelos de dispersión aplicados y como fuentes de emisión de material particulado, sectores donde se localicen las obras marítimas del puerto.

- c. Presentar en los informes de cumplimiento análisis detallado sobre el modelo o modelos de dispersión aplicados, los datos de entrada y de salida utilizados (anexar los archivos de entrada y de salida), explicando cómo se corre y como es utilizada la información necesaria para alimentarlo; se debe presentar información detallada de los parámetros requeridos para ejecutar la modelación, entre los cuales se encuentran:
- i. Inventario detallado y localización en planos de todas las fuentes de emisión de material particulado que contempla el puerto y las cuales deben ser incluidas como parte de los datos de entrada para alimentar la modelación (fuentes de área, fuentes dispersas, móviles, lineales y fijas). A partir de los criterios adoptados internacionalmente para el análisis de emisiones, se deben estimar las emisiones de cada una de las fuentes del proyecto.
 - ii. Análisis de la información meteorológica utilizada (velocidad y dirección del viento – rosa de vientos, temperatura, altura de mezcla y estabilidad atmosférica, entre otros) y características de la estación o estaciones de donde se tome dicha información. Se deben precisar los diferentes análisis de consistencia a los datos meteorológicos disponibles y utilizados en la modelación. Se debe tener en cuenta que para que un modelo de dispersión provea estimaciones precisas, la información meteorológica usada en el mismo debe ser representativa de las condiciones de transporte y dispersión de partículas, para la aplicación del modelo se debe tomar como mínimo información meteorológica de un año.
 - iii. Relación y localización en planos georeferenciados de los lugares o sitios de interés (receptores) sobre los cuales se debe enfocar el análisis del impacto atmosférico, teniendo en cuenta especialmente las áreas pobladas localizadas en el área de influencia del proyecto. Presentar los resultados de la modelación en mapas temáticos (uso actual del suelo y cobertura vegetal) escala 1:25.000.
 - iv. Información de calidad del aire utilizada para la calibración del modelo y el análisis de las concentraciones de fondo.
 - v. El desarrollo de la modelación debe indicar cuáles son los aportes de contaminación producto de las actividades portuarias, en relación con las concentraciones de fondo y los aportes de las fuentes restantes que tienen incidencia en la zona, haciendo estimaciones de inmisión para las áreas de asentamientos humanos y zonas críticas identificadas. Debe

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

identificar las zonas de mayor incremento en la presencia de material particulado y valorar la magnitud del impacto ocasionado por esta actividad sobre las condiciones de la calidad del aire en poblaciones potencialmente afectadas, con base en el marco normativo vigente. En los estimativos se deberán reportar el promedio anual de las concentraciones diarias en el año, así como los lugares donde se presentarán los mayores efectos y cuál será el comportamiento en las áreas más sensibles (áreas pobladas), efectuando las respectivas comparaciones con las normas de calidad del aire.

- vi. Establecer un proceso de validación del modelo de modo que las predicciones realizadas tengan un nivel de confiabilidad y sirva como herramienta de la toma de decisiones.
- vii. Basado en los resultados obtenidos en el modelo de dispersión proponer de ser necesario medidas para mejorar las condiciones atmosféricas del área de influencia del proyecto.”

d. Para la etapa marítima, se deberá dar cumplimiento de todas las obligaciones establecidas para la terrestre que sean aplicables en lo relacionado con los impactos sobre la calidad de aire, implementándose además, las que se deriven del cumplimiento del convenio MARPOL (Anexo VI “Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionadas por los buques”).

5. Materiales de construcción

La empresa C. I PRODECO S. A., deberá anexar el título minero, así como la licencia ambiental y demás permisos, concesiones y/o autorizaciones necesarias para la explotación de las arenas y gravas requeridas para la construcción de las obras. Dicha documentación deberá ser aportada en los correspondientes informes de cumplimiento ambiental ICA.

La empresa C.I PRODECO S.A., deberá entregar en los correspondiente informes de cumplimiento ambiental ICA, los registros documentales de los volúmenes de las aguas para la preparación de los concretos, captados durante la etapa de construcción, que indiquen que los volúmenes utilizados en la preparación de los concretos y demás materiales para la construcción de las obras de infraestructura portuaria, se encuentran dentro de los autorizados para uso industrial en la parte terrestre (3 l/s).”

ARTÍCULO CUARTO.- Modificar el Artículo Quinto de la Resolución No. 435 del 2 de marzo de 2009, en el sentido de incluir obligaciones relacionadas con el manejo de los residuos líquidos generados, el cual quedará así:

“**ARTÍCULO QUINTO.-** La empresa C. I PRODECO S.A., en relación con el manejo de los residuos líquidos, deberá dar cumplimiento a las siguientes condiciones y obligaciones:

1. Contratar una empresa prestadora del servicio de disposición de vertimientos que cuente con los respectivos permisos otorgados por la autoridad ambiental competente, copia de los cuales deberán ser remitidos a este Ministerio con destino al expediente 4276.
2. Informar a este Ministerio previo al inicio de las obras, con que empresa contratará el servicio para el manejo y disposición de las aguas residuales. Así mismo, deberá entregar en los informes de cumplimiento ambiental –

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

ICA-, una certificación donde consten las características (volúmenes, tipo) del vertimiento.

3. Entregar en los Informes de Cumplimiento Ambiental ICA, el registro documental de las entregas de las aguas de sentina de los remolcadores, realizadas a las empresas especializadas, así como de su disposición final.
4. No se autoriza la zona de botadero propuesta ni tampoco el programa de manejo ambiental PMA_FIS_01 “Manejo y disposición final del material dragado”, hasta tanto la beneficiaria de la licencia ambiental, allegue a este Ministerio, para su evaluación la siguiente información:
 - a) Polígono que define la zona de botadero de sedimentos debidamente identificado con coordenadas planas (magna sirgas). La información debe ser enviada en un plano a escala adecuada, donde se ubique la zona de botadero con relación al resto del proyecto.
 - b) Descripción de la metodología que se utilizará para la disposición de los sedimentos dragados, así como de la conformación de la zona de botadero a medida que se vayan depositando los sedimentos, y monitoreo batimétrico del mismo, definiendo tiempos.
 - c) Determinar a partir de modelación la pluma de dispersión que se presentará por disposición de material dragado en la zona de botadero y posibles afectaciones a sus zonas aledañas. Se debe incluir en la modelación el posible efecto de la contracorriente de Panamá en la dispersión que se presenta por el desarrollo de esta actividad. Incluir, además, la información de la boya del CIOH localizada en Bocas de Ceniza.
 - d) Incluir en las medidas de manejo ambiental las siguientes:
 1. Programa de seguimiento y monitoreo previo, concomitante y posterior con sus indicadores para el dragado en la zona del canal de acceso y zona de maniobras, teniendo en cuenta aspectos de biota marina (bentos, plancton, necton y recursos pesqueros) y calidad del agua marina (turbidez por resuspensión del sedimento marino).
 2. Caracterización biótica de los fondos marinos en la zona de depositación.
 3. Medidas de manejo ambiental para minimizar o compensar los impactos causados por la depositación de los sedimentos marinos, debido a que esta causará taponamiento total de las especies bentónicas en esta zona (impacto no identificado en la evaluación, pero de gran magnitud debido a los altísimos volúmenes que serán dragados) y de los recursos marinos presentes.
 4. Señalización del área donde se desarrollarán actividades de dragado, de forma que sea fácilmente identificada por marinos y pescadores.”

ARTÍCULO QUINTO.- Modificar el Artículo Séptimo de la Resolución No. 435 del 2 de marzo de 2009, a su vez modificado por la Resolución No. 729 del 30 de abril de 2009, en el sentido de adicionar las siguientes obligaciones y medidas de manejo ambiental, que deberán cumplirse e implementarse por el beneficiario de la licencia ambiental, para la etapa marítima del proyecto:

I. La beneficiaria de la licencia ambiental deberá ejecutar las siguientes actividades y presentar soporte de su cumplimiento, treinta (30) días previos al inicio de las obras del proyecto:

1. Realizar la socialización de la presente modificación tanto a las autoridades municipales de Ciénaga y Santa Marta, a la Gobernación del Magdalena como a las autoridades marítimas que están relacionadas con el proyecto,

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

y enviar los respectivos soportes (listados de participantes, actas y registro fotográfico) a este Ministerio.

2. Contar con un Plan de Manejo Arqueológico de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1185 de 2008, antes de empezar cualquiera de las actividades del proyecto.

II. En relación con los Programas de Manejo Ambiental, el beneficiario de la licencia ambiental deberá ajustar y/o complementar los programas y medidas de manejo ambiental, treinta (30) días previos al inicio de las obras del proyecto, con base en lo siguiente:

A.Etapa de construcción:

En general, para los programas de manejo ambiental diseñados para la construcción y operación de las obras marítimas de Puerto Nuevo, se deberán ajustar las metodologías y especificaciones técnicas de las medidas de manejo ambiental que serán implementadas por el operador portuario.

PROGRAMA MANEJO Y DISPOSICIÓN FINAL DEL MATERIAL DE DRAGADO (PMA_FIS_01)

Ajustar este programa incluyendo indicadores de seguimiento que permitan verificar y medir la eficiencia de las medidas de manejo.

PROGRAMA: MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN (PMA_FIS_02)**PROYECTO 1. ALMACENAMIENTO DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN**

Ajustar esta ficha definiendo una metodología que indique como se realizará la identificación, clasificación y almacenamiento de los materiales de construcción que se utilicen para el desarrollo de las actividades del proyecto. Especificar claramente, los indicadores de seguimiento y la forma como se valorará el cumplimiento de este programa.

Identificar e informar, antes del inicio de las obras que requieran materiales de construcción, los sitios donde se almacenarán los mismos.

Las canteras por utilizar como proveedoras de los materiales de construcción, deberán tener todos los permisos y autorizaciones mineras y ambientales vigentes, otorgados por las autoridades competentes, por lo que la empresa deberá anexar estos documentos, en los correspondientes informes ICA.

PROYECTO 2. RECICLAJE DE SOBRANTES DE CONSTRUCCIÓN

Identificar e informar, antes del inicio de las obras, los sitios donde se almacenarán los sobrantes de construcción.

Anexar en los correspondientes informes ICA, los registros que certifiquen una adecuada disposición final de este tipo de sobrantes de construcción.

PROGRAMA: MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS Y LÍQUIDOS (PMA_FIS_03)**PROYECTO 1. SEPARACIÓN EN LA FUENTE, ALMACENAMIENTO, RECOLECCIÓN Y DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS**

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

ORDINARIOS, ESPECIALES Y PELIGROSOS GENERADOS EN PUERTO NUEVO.

Anexar en los correspondientes informes ICA, tanto en la etapa constructiva como en la etapa operativa del proyecto, los registros de entrega al operador especializado, de los residuos especiales o peligrosos que se produzcan en el puerto.

Adicional a lo presentado en esta ficha se deberá cumplir con lo estipulado en la ficha CÓDIGO: PMA_Fis_07_CO EIA – Febrero 2009 aprobada para la parte terrestre de Puerto Nuevo.

En caso de generarse residuos líquidos por la construcción de las obras marítimas de Puerto Nuevo, se deberá cumplir con lo estipulado en la ficha CÓDIGO: PMA_Fis_06_CO EIA – Febrero 2009 aprobada para la parte terrestre de Puerto Nuevo y reportarse en los correspondientes ICA

PROGRAMA: MANEJO AMBIENTAL DEL AIRE (PMA_FIS_04)**PROYECTO 1. CONTROL DE EMISIONES DE MATERIAL PARTICULADO.**

Presentar, seis (6) meses antes del inicio de las actividades de operación de Puerto Nuevo, el diseño de la banda transportadora con todos sus componentes.

PROYECTO 2. CONTROL DE EMISIONES DE GASES Y VAPORES.

Incluir en los informes ICA correspondientes, los registros de mantenimiento periódico de maquinarias y equipos utilizados en la construcción de las obras, así como de los certificados vigentes de emisión de gases de los vehículos utilizados

PROYECTO 3. MANEJO DE NIVELES DE RUIDO.

Previo al inicio de actividades de construcción, se deberá especificar la metodología para prevenir y controlar el incremento en los niveles de presión sonora en las actividades de construcción del puerto (objetivo de la ficha).

B.Etapa de operación:**PROGRAMA: MANEJO Y DISPOSICIÓN FINAL DEL MATERIAL DE DRAGADO (PMA_OP_01)**

Ajustar este programa presentando indicadores de seguimiento que permitan verificar y medir la eficiencia de las medidas de mitigación propuestas.

PROGRAMA: MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS (PMA_OP_02)

PROYECTO 1. SEPARACIÓN EN LA FUENTE, ALMACENAMIENTO, RECOLECCIÓN Y DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS ORDINARIOS, ESPECIALES Y PELIGROSOS GENERADOS EN PUERTO NUEVO.

Adicional a lo presentado en esta ficha se deberá cumplir con lo estipulado en la ficha CÓDIGO: PMA_Fis_04_OP EIA – Febrero 2009 aprobada para la parte terrestre de Puerto Nuevo

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

Anexar en los informes de cumplimiento ambiental ICA, los registros de entrega a los operadores especializados, de los residuos especiales o peligrosos recolectados.

PROGRAMA: MANEJO DE CARGUE DE CARBÓN. (PMA_OP_03)

Presentar, seis (6) meses antes del inicio de las actividades de operación de Puerto Nuevo, el diseño de la banda transportadora con todos sus componentes y medidas para prevenir la dispersión de material particulado.

Sobre los aspectos sociales de los programas de manejo ambiental, se deberán realizar los siguientes ajustes a las fichas:

1. Excluir el programa de reasentamiento de las familias residentes en el sector de playitas, el cual no corresponde al Plan de Manejo Ambiental aprobado por este Ministerio, ni es aplicable para la etapa marítima del proyecto.
2. Excluir dentro de las medidas propuestas, el programa “Fortalecimiento del arraigo y sentido de pertenencia de 50 agentes multiplicadores”: código Soc-01 y que contiene el proyecto 1- Guías de Guardianes del patrimonio cultural de Ciénaga.
3. Incluir las nuevas comunidades de los municipios de Santa Marta y Ciénaga, que son incluidas como Área de Influencia Directa AID en la solicitud de modificación de la licencia Municipio de Ciénaga: Los sitios de pesca asociados a los barrios, Mar de Plata, Barrio Abajo, Nancy Polo, Miramar, Kennedy y Costa Verde, las veredas de Ojo de Agua, Papare, Playita, y Jolonura (vereda de Cordobita) y el Corregimiento de Cordobita. En Santa Marta: Los sitios de pesca relacionados con pescadores de los barrios la Paz y Cristo rey, Vereda del sector rural Don Jaca, sectores Punta La Loma (Aeropuerto Simón Bolívar) y ensenada Los Alcatraces), y tenerlas en cuenta en los programas propuestos en el Plan de Manejo del proyecto.

III. En relación con el Plan de Monitoreo y Seguimiento, la beneficiaria de la licencia ambiental deberá ajustar y/o complementar los programas y medidas de manejo ambiental, parte marítima, con base en las siguientes recomendaciones:

PROGRAMA: DRAGADO (PMS_FIS_01)**PROYECTO 2. CALIDAD DEL AGUA EN LA ZONA DE VERTIDO**

Ajustar la metodología de muestreo de calidad del agua en la zona de vertido, indicando claramente la frecuencia y las profundidades de muestreo para caracterizar el perfil de la columna de agua, así como para la determinación de metales pesados e hidrocarburos.

Incluir monitoreos de calidad de agua antes, durante y culminadas las actividades de depositación de sedimentos, en una zona cercana al Banco coralino de las Ánimas, que permitan descartar cualquier afectación sobre esta zona. Los monitoreos que se realicen deberán ser trimestrales durante la etapa de dragado y sus respectivos resultados y análisis deberán ser remitidos a este Ministerio. En caso de encontrarse cambios en la calidad del agua, que pudieran afectar las

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

áreas coralinas, se deberá suspender la actividad de dragado e informarse a este Ministerio la situación que se está presentando.

PROYECTO 3. CALIDAD DEL AGUA EN LA ZONA DE DRAGADO

Ajustar la ficha indicando que los monitoreos deben realizarse en la zona donde se realizarán los dragados, ya que la zona de vertidos de los sedimentos dragados se contempla en el proyecto 2.

Ajustar la ficha especificando la fase en la cual se realizará el monitoreo (antes, durante y después de la ejecución de las actividades de dragado), número de muestreos por fase, los parámetros a medir, los sitios de muestreo y la frecuencia exacta con la que se realizarán las mediciones.

PROGRAMA: MONITOREO DE CALIDAD DEL AIRE (PMS_FIS_02)**PROYECTO 1. MONITOREO DE CALIDAD DEL AIRE**

Incluir la zona del puerto, dentro de las estaciones seleccionadas en el documento parte terrestre.

PROGRAMA: MONITOREO DE CALIDAD DEL AGUA MARINA (PMS_FIS_03)**PROYECTO 1. CARACTERIZACIÓN Y ANÁLISIS DE LA CALIDAD DEL AGUA MARINA**

Ajustar la ficha indicando, además de las estaciones de muestreo, la profundidad de toma de los mismos a lo largo de la columna de agua en cada etapa del proyecto (construcción y operación). Realizar un monitoreo previo al inicio de las obras marítimas y tener en cuenta la verificación de la metodología utilizada para el cálculo de los índices de calidad de aguas marinas en la zona de estudio, de acuerdo a los comentarios realizados por el INVEMAR en su concepto. A partir de esta verificación, realizar el respectivo análisis de resultados, los cuales deben ser reportados en los respectivos Informes de Cumplimiento Ambiental ICA del proyecto. Diseñar monitoreos de sedimentos marinos en las mismas estaciones y con la misma frecuencia de la calidad del agua marina, incluyendo dentro de los parámetros por medir, las concentraciones de partículas de carbón, Compuestos Orgánicos Totales (COT), PH, Fenoles, **Plomo, Cadmio y Cromo Total**.

Incluir monitoreos de las comunidades hidrobiológicas (plancton y necton), que permitan, además de tener información actualizada de la zona, establecer posibles cambios en la diversidad y riqueza de las especies presentes y determinar las medidas necesarias para su mitigación. Se tendrán en cuenta para el caso de la comunidad nectónica, especialmente aquellas identificadas por el estudio para la zona como en peligro crítico (CR), en peligro (EN) y en peligro de extinción (Apéndice I de las lista de especies CITES para Colombia).

La beneficiaria de la licencia ambiental, deberá implementar las medidas necesarias para garantizar la protección de especies con alguna categoría de amenaza identificadas en el Estudio de Impacto Ambiental presentado, listadas en los Apéndices de la CITES.

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”**PROGRAMA: PLAN DE MONITOREO Y SEGUIMIENTO AL RUIDO (PMS_FIS_)****PROYECTO 1. CONTROL DE LOS NIVELES DE RUIDO EN EL ÁREA DE INFLUENCIA**

Incluir, para el monitoreo de ruido del proyecto marítimo, estaciones dentro de las instalaciones portuarias, que permitan medir la afectación por ruido de la operación portuaria sobre la salud de los trabajadores.

Ajustar la ficha, indicando la frecuencia con la que se realizarán los monitoreos de ruido en cada etapa del proyecto (construcción y operación).

PROGRAMA: PLAN DE MONITOREO DE LAS COMUNIDADES BENTÓNICAS (PMS_BIO_01)**PROYECTO 1. COMPOSICIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA INFAUNA BÉNTICA EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DE PUERTO NUEVO**

Durante la etapa de operación del puerto se tomarán muestras de bentos en forma semestral. Las estaciones seleccionadas en el Área de Influencia Directa-AID deberán incluir la zona del muelle, la zona del canal de acceso y la zona de dársena de maniobras de buques, a las profundidades indicadas en el programa, las cuales se compararán contra las muestras blanco que serán tomadas en el Área de Influencia Indirecta-AII de las operaciones portuarias.

Se utilizarán índices de calidad ambiental apropiados, que permitan establecer posibles cambios en la diversidad y riqueza de las especies en la zona de operación marina del terminal portuario, en especial sobre aquellas identificadas por el estudio como de importancia económica tales como el camarón tití; o en peligro de extinción o vulnerables como el chivo cabezón (*Ariopsis bonillai*) y el caracol de pala (*Strombus gigas*), entre otras.

IV. Plan de Contingencias

El plan de contingencias deberá tener en cuenta las contingencias que pudieran presentarse debido a las actividades de dragado.

Etapa de desmantelamiento y abandono

Presentar seis (6) meses antes del inicio de las actividades de operación de Puerto Nuevo los programas ajustados de la etapa de desmantelamiento y abandono, especificando claramente las medidas de manejo ambiental para la etapa de desmantelamiento y abandono, diferentes a las diseñadas para la etapa de construcción del proyecto. En particular, se deberán indicar las medidas por implementar para el desmonte de equipos y estructuras, así como para la recuperación de las áreas abandonadas, impactos que fueron identificados para esta etapa del proyecto. Además se deberán ajustar en su redacción, para que queden establecidas para esta etapa.

Entre otros aspectos, las fichas deberán ajustarse teniendo en cuenta lo siguiente:

PROGRAMA: MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN (PMA_Fis_02).**PROYECTO 1: ALMACENAMIENTO DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN**

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

Especificar claramente la metodología que se empleará para el almacenamiento y disposición de los equipos y estructuras desmontadas.

PROYECTO 2. RECICLAJE DE SOBRANTES DE CONSTRUCCIÓN.

Incluir las medidas de manejo que se implementarán para el transporte, disposición, mantenimiento y restauración de la zona de disposición de excedentes.

V. Medidas complementarias.

Previo al inicio de las actividades constructivas, CI PRODECO S.A. deberá incluir las siguientes medidas de manejo adicionales a las ya planteadas:

1. Presentar a este Ministerio el Plan del Proceso Constructivo de las Obras Marítimas y de Operaciones Portuarias del Proyecto; este plan deberá incluir de manera clara, la descripción de las acciones necesarias para evitar la interferencia con las operaciones que realiza la empresa American Port Company Inc., en la zona.
2. Incluir un programa de seguimiento y monitoreo de los ecosistemas costeros y marinos existentes, en especial sobre los manglares, litoral rocoso, rastros altos, playas y fondos blandos presentes, durante la construcción de la pasarela de concreto en donde estará apoyada la banda transportadora y el acceso vial, así como el embarcadero, que permitan establecer si se causa alguna afectación sobre estos ecosistemas en esta etapa del proyecto. En caso tal se presente alguna afectación, el beneficiario de la licencia ambiental deberá implementar medidas de manejo tendientes a minimizar los efectos identificados.
3. Incluir un programa de seguimiento y monitoreo de las posibles afectaciones a los pescadores con relación a la limitación en uso del área para la pesca artesanal y el tránsito normal de las embarcaciones artesanales que podría causar la construcción y operación del proyecto. De acuerdo con los resultados de este programa, la empresa deberá implementar las medidas pertinentes.
4. Incluir un programa de monitoreo del bentos marino durante la etapa de dragado, que indique que se tomarán muestras de bentos marino en la zona del canal de acceso y zona de dársena, así como en la zona del botadero, tres meses antes de iniciar los trabajos y dos meses después del dragado. Se deberán utilizar índices de calidad apropiados para determinar cambios en la diversidad y riqueza de las especies a las diferentes profundidades existentes, comparando los resultados con los inicialmente encontrados por el estudio, especialmente entre los 5 y 10 m de profundidad en donde se encontraron los mayores valores de diversidad de epifauna bentónica, así como por arriba de los 10 m para la infauna bentónica.
5. Incluir, durante la construcción y operación de las obras marítimas del puerto y en especial durante el dragado del canal de acceso y zona de dársena, un programa de monitoreo en las áreas cercanas a los caladeros de pesca identificados por los pescadores de la zona y localizados en el plano P-PNMAR-EIA-BIO-O3 del estudio, para descartar posibles

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

afectaciones del proyecto sobre los recursos pesqueros en estas áreas, debidos a cambios en la dinámica de los sedimentos de la zona.

6. Incluir un programa de monitoreo de la línea de costa y perfil de playa en la zona del proyecto, en el cual se determine la frecuencia de levantamientos (los cuales deben ser antes, durante y después de la construcción de las obras marítimas) y la longitud de línea de costa a la cual se le hará seguimiento. Este monitoreo tiene por objeto determinar cualquier impacto que se tenga sobre la línea de costa a causa de las construcción de las obras marítimas, en especial, la construcción de la pasarela y la realización del dragado que se propone en el proyecto. Los resultados y análisis de dichos monitoreos se deberán incluir en los ICA correspondientes del proyecto para ser evaluados por este Ministerio.

ARTICULO SEXTO.- La Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S. A., no podrá interferir en las operaciones portuarias desarrolladas por la Sociedad American Port Company Inc., sin perjuicio de que se desarrollen acuerdos para el desarrollo conjunto de las obras y actividades que se autorizan mediante el presente acto administrativo.

En concordancia con lo anterior, la Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S. A. deberá allegar los acuerdos desarrollados con la Sociedad American Port Company Inc., así como los pronunciamientos de las autoridades marítimas y portuarias en relación con este tema.

ARTÍCULO SÉPTIMO.- La beneficiaria de la licencia ambiental, deberá dar cumplimiento a los convenios internacionales ratificados por Colombia en relación con la protección del medio marino, así como para la prevención de la contaminación por buques, de conformidad con la normatividad vigente aplicable.

ARTÍCULO OCTAVO.- La beneficiaria de la licencia ambiental, deberá en caso de ser aplicable, hacer uso de fibras naturales, en cumplimiento de lo establecido por la Resolución 1083 del 4 de Octubre de 1996.

ARTÍCULO NOVENO.- La beneficiaria de la licencia ambiental, deberá tener en cuenta lo establecido en el Decreto 2570 de 2006, y las resoluciones 0292 de 2006 y 0062 de 2007, expedidas por el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales IDEAM, en lo relacionado con los requisitos y criterios para análisis de muestras de los recursos agua, suelo, aire y residuos peligrosos.

ARTÍCULO DÉCIMO.- La beneficiaria de la licencia ambiental, deberá ajustar el programa de inversión del 1% aprobado transitoriamente en el artículo octavo de la Resolución No. 435 del 2009, en el sentido de calcular el costo total del proyecto y las actividades del programa, teniendo en cuenta los costos asociados a la inversión a realizar para la construcción y montaje de las obras y actividades para la etapa marítima, autorizadas en la presente modificación.

Para el efecto deberá presentar un programa de inversión con el monto ajustado para su evaluación y las nuevas actividades a realizar, las cuales deberán consistir en restauración, conservación y protección de la zona de manglar ubicada en la desembocadura del río Toribio, en un término de tres (3) meses, contados a partir de la fecha de ejecutoria del presente acto administrativo.

PARÁGRAFO PRIMERO.- En cumplimiento del Parágrafo Segundo del Artículo Cuarto del Decreto 1900 de 2006, con el fin de ajustar el valor de la inversión del 1%, calculada con base en el presupuesto inicial del proyecto, el beneficiario de la

“POR LA CUAL SE MODIFICA UNA LICENCIA AMBIENTAL”

licencia ambiental deberá presentar ante este Ministerio, dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de entrada en operación del proyecto, la liquidación de las inversiones efectivamente realizadas, las cuales deberán estar certificadas por el respectivo contador público o revisor fiscal, de conformidad con lo establecido en el artículo 3° del presente decreto.

Con base en la información suministrada, este Ministerio procederá a ajustar, si es del caso, el Programa de Inversión y aprobarlo definitivamente.

PARÁGRAFO SEGUNDO.- El programa de inversión del 1% deberá ser concertado con la Corporación Autónoma Regional de Magdalena –CORPAMAG-.

PARÁGRAFO TERCERO.- El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial vía seguimiento podrá evaluar y aprobar los ajustes que la empresa realice al programa de inversión del 1%, aprobado transitoriamente.

ARTICULO DÉCIMO PRIMERO.- En lo demás, que no es objeto de modificación, continúa vigente la Resolución No. 435 del 2 de marzo de 2009, modificada a través de la Resolución No. 729 del 20 de abril de 2009.

ARTICULO DÉCIMO SEGUNDO.- Por la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales, notificar el contenido de la presente resolución al representante legal de la Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S. A., identificada con el NIT. 900.273.253-2 o a su apoderado legalmente constituido.

ARTICULO DÉCIMO TERCERO.- Por la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales, comunicar el contenido de la presente resolución al representante legal de la Sociedad American Port Company Inc., identificada con NIT. 800153687-8, o a su apoderado legalmente constituido.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO.- Por la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales de este Ministerio, comunicar el contenido del presente acto administrativo a la Gobernación del Magdalena, a la alcaldía municipal de Ciénaga, a la Corporación Autónoma Regional del Magdalena -CORPAMAG-, a la Dirección General Marítima –DIMAR-, al Ministerio de Transporte, y a la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO.- Por la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales de este Ministerio, publicar el encabezado y la parte resolutive de la presente resolución en la Gaceta Ambiental.

ARTICULO DÉCIMO SEXTO.- Contra el presente acto administrativo, procede por vía gubernativa el recurso de reposición, dentro de los cinco (5) días siguientes a su notificación, de conformidad con los requisitos establecidos en el Artículo 52 del Código Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE
Dada en Bogotá D. C.

EDILBERTO PEÑARANDA CORREA
Asesor Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales