



Libertad y Orden

Res. 3160
Kerbo. 14-3/11

399

2777
2776
2777
2771
11583

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



ANLA00019004

RESOLUCIÓN NÚMERO

(0159) 04 FEB. 2011

**"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE
MANEJO AMBIENTAL"**

**EL DIRECTOR DE LICENCIAS, PERMISOS Y TRÁMITES AMBIENTALES DEL
MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL**

En ejercicio de las facultades delegadas mediante las Resoluciones Nos. 1159 y 1160 del 17 de junio de 2010, proferidas por el Ministro de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, en concordancia con las funciones asignadas al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, mediante la Ley 99 de 1993 y el Decreto 216 del 3 de febrero de 2003, Decreto 3266 del 8 de octubre de 2004, y el encargo conferido mediante Resolución No. 108 del 28 de enero de 2011, en concordancia con el Decreto 2820 de 2010 y,

CONSIDERANDO

Que mediante Resolución No. 0248 del 12 de marzo de 1998, el Ministerio del Medio Ambiente, actual Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, estableció Plan de Manejo Ambiental a la Sociedad C. I. del Mar Caribe S. A., para la construcción y operación de un muelle privado para cargue de carbón en el municipio de Ciénaga, departamento del Magdalena.

Que mediante Resolución No. 0669 del 30 de julio de 1998, el Ministerio del Medio Ambiente, modificó el plan de manejo ambiental, establecido mediante Resolución No. 0248 del 12 de marzo de 1998, numerales 2.2, 2.6, 2.8 y 2.19 del Artículo Segundo.

Que mediante Resolución No. 0553 del 15 de mayo de 2003, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial -MAVDT-, autorizó la cesión de derechos y obligaciones derivados de la Resolución No. 0248 del 12 de marzo de 1998, mediante la cual se estableció plan de manejo ambiental a la Sociedad C. I. del Mar Caribe S. A., para la construcción y operación de un muelle privado para cargue de carbón en el municipio de Ciénaga, departamento del Magdalena, a la Sociedad Portuaria de Ciénaga S. A.

Que mediante Resolución No. 1079 del 10 de octubre de 2003, modificada por la Resolución No. 655 del 7 de junio de 2004, el MAVDT, modifica el Artículo Segundo de la Resolución No. 0248 del 12 de marzo de 1998, adicionando los numerales 2.22, 2.23, 2.24 y 2.25.

Que mediante Auto No. 1193 del 5 de diciembre de 2003, Auto No. 745 del 4 de agosto de 2004, Auto No. 201 del 8 de febrero de 2006, y Auto No. 0713 del 7 de abril de 2006, modificado por el Auto No. 1643 del 28 de agosto de 2006, el

88

“POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL”

MAVDT, efectuó requerimientos a la Sociedad Portuaria de Ciénaga S. A., dirigidos a dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el plan de manejo ambiental.

Que mediante Escritura Pública No. 0002392 del 27 de septiembre de 2006, de la Notaría Tercera de Barranquilla, inscrita el 6 de octubre de 2006, bajo el No. 00019626 del Libro IX, la Sociedad Portuaria de Ciénaga S. A., cambió su razón social a Sociedad Portuaria Río Córdoba S. A., con NIT. 8190051819.

Que mediante Auto No. 3163 del 23 de noviembre de 2007, confirmado por el Auto No. 987 del 31 de marzo de 2008, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, efectuó requerimientos a la Sociedad Portuaria Río Córdoba S. A., con el fin de garantizar el cumplimiento del Decreto No. 3083 del 15 de agosto de 2007, se requirió el inicio de trámite de modificación del Plan de Manejo Ambiental a fin de incluir el sistema de cargue directo, de conformidad con Términos de Referencia anexos al acto administrativo, para la elaboración del respectivo Estudio Complementario al Plan de Manejo Ambiental, de acuerdo con cronograma para la implementación del sistema de cargue directo.

Que mediante Resolución No. 2442 del 26 de diciembre de 2008, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, resolvió modificar el artículo primero de la Resolución No. 248 del 12 de marzo de 1998, en el sentido de autorizar la construcción y operación de un loop férreo, con su ramal de empalme a la vía férrea de FENOCO en el K934+609,34 que viene del departamento del Cesar; la construcción y operación del sistema para el descargue de trenes; la construcción y operación de la vía de servicio; la modificación del trazado y especificaciones de la vía de acceso al Puerto y la construcción y operación un taller y área de aprovisionamiento de trenes.

Que mediante Oficio Radicado Ministerio de Transporte No. 2000.2.147567 del 19 de marzo de 2010 y Radicado Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial No. 2000E2147567-01 del 24 de marzo de 2010, se aprobó el cronograma presentado por la Sociedad Portuaria Río Córdoba S. A, contentivo de las actividades necesarias para el cumplimiento de la obligación prevista en el Decreto 3083 de 2007, el cual estableció como fecha máxima de implementación del cargue directo el mes de mayo de 2012. El oficio señaló que la aprobación *“...previa obtención de los permisos y autorizaciones a que haya a lugar, y del cumplimiento a la normatividad correspondiente.”*

Que a través de comunicaciones 4120E157582 del 10 de mayo de 2010, reiterada mediante Oficio 4120E167761 del 28 de mayo de 2010, comunicaciones 4120E171999 del 9 de junio de 2010, 4120E184101 del 5 de julio de 2010, 4120E198819 del 6 de agosto de 2010, 4120E1112813 del 6 de septiembre de 2010, 4120-E1-128519 del 6 de octubre de 2010, 4120E1142665 del 6 de noviembre de 2010, Oficio No. 4120E1159141 del 8 de diciembre de 2010, y Oficio No. 4120E1926 del 5 de enero de 2011, la Sociedad Portuaria Río Córdoba presentó informes de avance del cronograma aprobado para la implementación del sistema de cargue directo.

Que mediante escrito radicado bajo el número 4120-E1-65538 del 25 de mayo de 2010, al cual se dio alcance mediante Oficio No. 4120E1-75143 15 de junio de 2010, la Sociedad Portuaria Río Córdoba S. A., presentó solicitud de modificación del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante la Resolución No. 248 del 12 de marzo de 1998, a fin de implementar el sistema de cargue directo en cumplimiento del Decreto 3083 de 2007.

"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL"

Que mediante el Auto No. 2347 del 24 de junio de 2010, de conformidad con la solicitud presentada, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dio inicio al trámite administrativo para la modificación del Plan de Manejo Ambiental establecido a la Sociedad Portuaria Río Córdoba S. A., mediante la Resolución No. 248 del 12 de marzo de 21998 y sus modificaciones, a fin de implementar el sistema de cargue directo de carbón, en cumplimiento del Decreto 3083 de 2007.

Que el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, mediante Oficio No. 2000-E2-88828 del 15 de julio de 2010, y a través de Oficio No. 2400E2106269 del 19 de agosto de 2010, elevó consulta al Ministerio de Transporte, a fin de establecer si la nave de transferencia propuesta por la Sociedad Portuaria Río Córdoba S. A., en la modificación del Plan de Manejo Ambiental para dar cumplimiento al sistema de cargue directo, se considera como un sistema tecnológico equivalente, conforme el Decreto 3083 de 2007.

Mediante el Oficio 4120-E1-128519 del 6 de octubre de 2010, el Radicado No. 4120E1142665 del 6 de noviembre de 2010, y Oficio No. 4120E1159141 del 8 de diciembre de 2010, la Sociedad Portuaria Río Córdoba a través de apoderado, manifestó que con la aprobación del cronograma de actividades por parte de los Ministerios de Transporte y Ambiente se surtió la instancia de pronunciamiento por parte de ambas entidades, por lo tanto debía continuarse el trámite de modificación del Plan de Manejo Ambiental, aún cuando el Ministerio de Transporte no diera respuesta a la consulta elevada dentro del trámite.

Que mediante oficio radicado en este Ministerio con el No. 4120-E2-151244 del 23 de noviembre de 2010, el Ministerio de Transporte emite el concepto solicitado por el MAVDT a través de Oficio en los siguientes términos:

"(...) Desde el punto de vista de las competencias del Ministerio de transporte, la tecnología propuesta, consistente en el cargue de carbón a una nave autopropulsada cubierta, no dificulta las operaciones marítimas y portuarias, razón por la cual consideramos que este es un sistema tecnológico equivalente. De otra parte, si bien no se observa que el sistema propuesto pueda afectar el medio ambiente, corresponderá a esa cartera definir los impactos medioambientales y verificar si cumple con las normas de control de emisión de partículas.

No obstante lo anterior, teniendo en cuenta que el sistema propuesto implica fondeo de naves, y en razón de la disposición del decreto 3083 de 2007 sobre el particular, creemos conveniente una modificación de la norma. (...)"

Que la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, efectuó visita de evaluación los días 29 y 30 de julio de 2010 y profirió el Concepto Técnico de evaluación No. 61 del 20 de enero de 2011.

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

2708
2778
2542
11584

8

“POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL”

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.

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.

"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL"

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.

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, y por el Decreto 700 de 2010, 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 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.

A través del Documento Conpes 3611 del 14 de septiembre de 2009¹, adoptado mediante el Decreto 4734 del 2 de diciembre de 2009, 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

¹ Plan de expansión portuaria 2009-2011: puertos para la competitividad y el desarrollo Sostenible

2726
2779
3543
11585

3.

“POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL”

políticas y regulaciones a las que se sujetarán la recuperación, conservación, protección, ordenamiento, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables y el medio ambiente de la Nación a fin de asegurar el desarrollo sostenible.

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

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, hoy otorgada al Instituto Nacional de Concesiones INCO, de otorgar concesiones portuarias, y añade que la licencia ambiental es prerrequisito para el otorgamiento de concesiones portuarias.

Que el Decreto 1220 de 2005, derogado por el Decreto 2820 de 2010 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 la reglamentación antes referida, 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 de conformidad con lo consagrado en el Artículo 40 de la Ley 153 de 1887: “Las leyes concernientes á la sustanciación y ritualidad de los juicios prevalecen sobre las anteriores desde el momento en que deben empezar á regir. Pero los términos que hubieren empezado á correr, y las actuaciones y diligencias que ya estuvieren iniciadas, se regirán por la ley vigente al tiempo de su iniciación.”

Por lo anterior, considerando que el procedimiento de modificación del Plan de Manejo Ambiental se inició en vigencia del Decreto 1220 de 2005, este será el procedimiento aplicable al trámite.

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.*
- 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.*

"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL"

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 conformidad con el Artículo 30 del decreto 1220 de 2005, para modificación, cambio de solicitante y cesión del Plan de Manejo Ambiental, se aplicarán las disposiciones contempladas para 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 del Plan de Manejo Ambiental establecido a la Sociedad Portuaria Río Córdoba S. A., para el Puerto privado para cargue de carbón ubicado en el municipio de Ciénaga, departamento del Magdalena.

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

De conformidad con lo establecido en el Artículo 40 del Decreto 1220 de 2005, modificado por el Decreto 500 de 2006, los permisos, autorizaciones y concesiones para el uso, aprovechamiento y/o manejo de los recursos naturales renovables necesarios para el desarrollo del proyecto, deberán tramitarse ante la autoridad ambiental competente en el área de su jurisdicción. Este artículo dispone:

"ARTÍCULO 40.- RÉGIMEN DE TRANSICIÓN. *El régimen de transición se aplicará a los proyectos, obras o actividades de que tratan los artículos 8 y 9 del presente decreto, y que se encuentren en los siguientes casos:*

1. *Los proyectos, obras o actividades, que de acuerdo con las normas vigentes antes de la expedición del presente decreto, obtuvieron los permisos, concesiones, licencias y demás autorizaciones de carácter ambiental que se requerían, continuarán sus actividades sujetos a los términos, condiciones y obligaciones señalados en los actos administrativos así expedidos.*

2. *Los proyectos, obras o actividades, que con anterioridad a la expedición del presente decreto, iniciaron todos los trámites tendientes a obtener la correspondiente Licencia Ambiental o el establecimiento del Plan de Manejo Ambiental, exigido por la normatividad en ese momento vigente, continuarán su trámite de acuerdo con la misma y en caso de obtenerlos podrán adelantar y/o continuar el proyecto, obra o actividad.*

3. *Los proyectos, obras o actividades que hayan iniciado su operación antes de la expedición de la Ley 99 de 1993, y que a la entrada en vigencia del presente decreto, pretendan reanudar actividades, deberán presentar ante la autoridad ambiental competente un Plan de Manejo Ambiental para su respectiva evaluación y establecimiento.*

4. *Los proyectos, obras y actividades que se encuentren operando a la entrada en vigencia del presente decreto y no cuenten con la Licencia Ambiental respectiva, deberán presentar un Plan de Manejo Ambiental ante la autoridad ambiental competente, dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del presente Decreto, para su respectiva evaluación y establecimiento. Lo anterior, sin perjuicio de la imposición de las medidas preventivas y sancionatorias a que haya lugar.*

(...)

Parágrafo 4. *En el evento de establecerse el Plan de Manejo Ambiental de que trata el presente artículo, se deberán tramitar y obtener ante las respectivas autoridades ambientales, los permisos, concesiones y autorizaciones para el uso*

2727
2778
2844
11586

84

“POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL”

y/o aprovechamiento de los recursos naturales renovables que se requieran para el efecto.(...)”

De conformidad con las anteriores disposiciones, la modificación del Plan de Manejo Ambiental para el proyecto desarrollado por la Sociedad Portuaria Río Córdoba S. A., no incluirá los permisos, concesiones y/o autorizaciones para el uso, aprovechamiento y/o manejo de los recursos naturales renovables necesarios para el desarrollo del mismo.

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 Plan de Manejo Ambiental, no se reconocieron terceros intervinientes.

CONSIDERACIONES DEL MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL

Que como antes se señaló, la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales, una vez analizada y evaluada la información allegada para la modificación del Plan de Manejo Ambiental y adelantada visita técnica, emitió el Concepto Técnico No. 61 del 20 de enero de 2011, en el cual se consignó lo siguiente:

“(...)”

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO**Objetivo**

Modificación del actual Plan de Manejo Ambiental establecido a la SOCIEDAD PORTUARIA RÍO CÓRDOBA S.A., mediante Resolución No. 0248 del 12 de marzo de 1998 y sus modificaciones, en el sentido de incluir la implementación del sistema de cargue directo de carbón en cumplimiento del Decreto 3083 de 2007 y posibilitar el cargue de 2.5 MTA en camiones para atender otros clientes.

Localización

El Puerto Río Córdoba se encuentra ubicado en la Costa Caribe de la República de Colombia, Departamento del Magdalena, Municipio de Ciénaga, margen derecha de la desembocadura del Río Córdoba. El acceso terrestre es por la Vía Troncal del Caribe, Barranquilla – Santa Marta km 67, mediante un desvío de 3.800 m hasta el proyecto (ver esquema contenido en el Concepto Técnico).

Las coordenadas planas del área de estudio ambiental con origen Bogotá se presentan en la siguiente tabla:

Localización del proyecto
Coordenadas planas en Magna Sirgas con origen Bogotá

**"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE
MANEJO AMBIENTAL"**

| Punto | Este | Norte |
|-------|-----------|-------------|
| 1 | 982,887,2 | 1'713,217,3 |
| 2 | 983,126,3 | 1'713,033,4 |
| 3 | 983,526,2 | 1'712,679,4 |
| 4 | 983,751,5 | 1'712,532,3 |
| 5 | 984,188,2 | 1'712,481,8 |
| 6 | 984,510,0 | 1'712,426,6 |
| 7 | 984,629,5 | 1'712,334,7 |
| 8 | 984,624,9 | 1'711,980,7 |
| 9 | 984,307,7 | 1'712,054,2 |
| 10 | 984,206,6 | 1'712,026,7 |
| 11 | 984,096,2 | 1'711,911,7 |
| 12 | 984,018,1 | 1'711,930,1 |
| 13 | 983,889,4 | 1'712,095,6 |
| 14 | 983,723,9 | 1'712,104,8 |
| 15 | 983,641,1 | 1'712,031,3 |
| 16 | 983,654,9 | 1'711,925,5 |
| 17 | 983,590,6 | 1'711,875,0 |
| 18 | 983,475,6 | 1'711,902,5 |
| 19 | 983,429,7 | 1'711,870,4 |
| 20 | 983,305,5 | 1'711,897,9 |
| 21 | 983,181,4 | 1'712,040,4 |
| 22 | 983,089,5 | 1'712,040,4 |
| 23 | 983,011,3 | 1'711,911,7 |
| 24 | 982,864,2 | 1'711,957,7 |
| 25 | 982,698,7 | 1'712,362,2 |
| 26 | 982,547,0 | 1'712,376,0 |
| 27 | 982,381,5 | 1'712,302,5 |
| 28 | 982,239,0 | 1'712,307,1 |
| 29 | 982,142,5 | 1'712,261,1 |
| 30 | 981,981,6 | 1'712,316,3 |
| 31 | 982,491,9 | 1'712,780,6 |
| 32 | 982,887,2 | 1'713,217,3 |

Fuente: Modificación PMA "Proyecto Puerto Río Córdoba". SPRC 2010

Actividades

Las modificaciones introducidas por el proyecto Cargue Directo a Nave de Transferencia - CDNT no solamente implican cambios en el proceso de cargue, sino también implica el aumento de la capacidad de despacho del Puerto, con lo cual se hace necesario adecuar la infraestructura disponible, en particular se requiere ampliar el patio de acopio de carbón, mejorar la velocidad de descargue del carbón del tren y posibilitar el cargue de máximo 2.5 MTA de carbón en camiones para atender otros clientes.

Componentes

En términos generales el proyecto Cargue Directo a Nave de Transferencia - CDNT, implica las siguientes obras y equipos principalmente:

- a. Nave de transferencia con mecanismo de cargue directo
- b. Sistema de cargue del Puerto a la nave de transferencia
- c. Sistema de cargue de la nave de transferencia al buque
- d. Ampliación del muelle de atraque para la nave de transferencia
- e. Ampliación de la dársena y canal de acceso.
- f. Equipos complementarios requeridos por el proyecto CDNT.
- g. Ampliación de los patios de acopio de carbón
- h. Adecuación de la zona de cargue de camiones
- i. Descargue de trenes
- j. Apartadero del tren
- k. Aumento de la capacidad de despacho del Puerto

2320
2778
2515
11587

104

"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL"**Nave de Transferencia**

El proyecto CDNT consiste en un cargue directo a una nave de transferencia autopropulsada cubierta, que navega desde el muelle, muy cercano a la línea de playa, hasta el buque en la zonas de fondeo autorizadas por la Dirección General Marítima (DIMAR), y transfiere la carga por medio de un sistema de cargue directo, propio de la nave de transferencia.

La nave de transferencia es una embarcación autopropulsada que tiene varios compartimientos o bodegas con cubierta, para el almacenamiento del mineral y tiene una capacidad de almacenamiento que puede variar entre 15.000 ton y 20.000 ton. La nave tendrá una eslora aproximada de 129 metros, un peso muerto aproximado de 5.000 ton y requiere un calado mínimo de 6 m; por su parte, los motores de propulsión funcionan con ACPM y le permiten desarrollar una velocidad de diseño de 10 nudos.

El carbón se carga a la nave por medio de la banda transportadora existente en el muelle de la Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A., la cual conecta a un chute telescópico, el cual permite depositar el mineral a cada bodega de almacenamiento de la nave, de forma similar a la manera como actualmente se cargan las barcasas, con la diferencia que el chute telescópico se coloca directamente sobre las compuertas de ingreso del carbón al buque, minimizando así, la emisión de material particulado. Cada bodega dispone de cubiertas que se cierran al finalizar su cargue, evitando que durante la navegación, el carbón quede expuesto al viento y se generen emisiones de material particulado; para la operación de la nave de transferencia, se mantendrá una tripulación que oscila entre 10 y 15 personas. (Ver Figura No.1 contenida en el concepto Técnico)

El sistema de cargue del Puerto a la Nave de Transferencia

El cargue a la nave de transferencia se hace mediante un sistema de cargue directo con las actividades de:

1. Reclamo del carbón en los patios de acopio a través de la utilización de cargadores frontales
2. Entrega a tolvas fijas o móviles
3. Transporte en bandas transportadoras cubiertas, y
4. Depósito en la bodega de la nave de transferencia con un cargador de buques que cuenta con un dispositivo de acomodación de la carga que regula la altura de precipitación y controla la emisión de partículas.

(Ver Figura No.2 contenida en el concepto Técnico: Sistema de cargue de la nave de transferencia al buque).

La transferencia del carbón de la nave al buque se realizará mediante un sistema de cargue directo que consiste en un sistema de reclamo del carbón al interior de la bodega, el cual se conecta con bandas transportadoras cerradas que elevan el carbón sobre la cubierta del buque y cuenta con un sistema de colección de polvo que evita su dispersión en el aire.

El ángulo del sistema de cargue al buque es ajustable y termina en un dispositivo que se interna en la bodega del mismo. Su alcance es de 35 metros en dirección horizontal y tiene un calado aéreo de diseño de 20 m. El carbón cae directamente por medio del chute telescópico que tiene un giro de 360°, permitiendo que en cada una de las bodegas del buque el mineral se distribuya de manera equilibrada, minimizando de esta manera la emisión de material particulado (Ver

"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL"

Figura No. 3 contenida en el Concepto Técnico: Esquema Cargue Nave de Transferencia a Buque).

Ampliación muelle de atraque de la nave de transferencia

El muelle de atraque de la nave de transferencia será la misma estructura utilizada en la actualidad para cargar las barcas que se encuentran a 540 m de la línea de playa; el muelle actual tiene 60 metros de longitud y será necesario alargarlo 70 m, para un total de 130 m.

Las actividades principales para la ampliación del muelle consisten fundamentalmente en el hincado de pilotes en el fondo marino a fin de que estos brinden el sustento de la placa sobre la cual se ubicará el muelle; estas obras requieren de la preparación de concretos en el continente y su traslado al sitio de las obras, además de la ubicación de los pilotes hincados en el fondo del mar.

Para el hincado de pilotes se requiere del transporte al sitio asignado de la tubería, su nivelación en bancos y posterior proceso de soldadura; se procede al hincado de los pilotes empleando una plataforma flotante provista de un sistema de amarre en la que se ubicará el equipo y posteriormente se continúa con la plataforma.

Las labores de pilotaje concluyen con la nivelación y recorte del pilote para su arrioste y posicionamiento; con la conformación de la formaleta y fundida del cabezal de concreto se termina la construcción de la ampliación del muelle; como obra complementaria se revestirán los pilotes en la zona de marea, protegiéndolos contra la acción del medio.

Ampliación dársena y canal de acceso.

La profundidad de la dársena y el canal de acceso actual es de 5.4 m y para la nueva operación será necesario llevarla a una profundidad de 7 m y 4 Km de longitud, que es la profundidad de seguridad requerida para el calado de la nave de transferencia, de 6 m; por lo tanto, será necesario remover alrededor de 220.000 m³ de material del fondo marino, el cual sería depositado en el botadero marino autorizado, localizado al norte del canal de acceso, con lo cual se tendría un depósito de 337.000 m³, de los 500.000 m³ autorizados. (Ver Figura No. 4: ubicación del sitio de depósito de materiales de dragado autorizado por la DIMAR mediante Resolución No. 000192 del 22 de octubre de 2002).

Con el desarrollo del proyecto CDNT, el Puerto Río Córdoba, se prepara para cumplir las metas de exportación propuestas por VALE, las cuales se han establecido a través de un proceso progresivo durante los próximos años, de 4.5 millones ton/año a corto plazo hasta 15 millones ton/año a largo plazo.

Tomando en cuenta lo anterior y asumiendo que el Puerto opera durante 20 horas al día por 330 días al año, el proyecto CDNT requerirá de los siguientes equipos complementarios para garantizar la operación efectiva:

- ♦ Para una capacidad de 4.5 millones ton/a podrá desarrollarse con los equipos montados actualmente y de acuerdo con lo establecido en el PMA autorizado.
- ♦ Para una capacidad superior de 4.5 millones ton/a, hasta que se supere la exportación de 9.9 millones de toneladas al año, será necesario obtener una nave de transferencia adicional.

2279

2700

2546

11588

64

“POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL”

Una operación tarda aproximadamente 1 hora y 45 minutos en su recorrido ida y vuelta hasta el buque. Adicionalmente, mientras se carga el carbón del muelle a la nave de transferencia, transcurren máximos 5 horas y mientras se descarga el mineral de la nave de transferencia al buque, transcurren máximo 4 horas.

Una nave de transferencia puede realizar máximo dos viajes en un día, de tal manera que cuando se esperan exportar más de 9,9 millones de toneladas al año, para cumplir las metas, será necesaria la operación conjunta de dos naves de transferencia.

Finalmente una vez estén operando las dos naves de transferencia, suponiendo que trabajan 22 días al mes, y durante los doce meses del año, se pueden transportar hasta 15'840.000 ton/año; adicionalmente se espera realizar mantenimiento de las naves durante 15 días al año, lo cual se realizará independientemente y programando mantener una trabajando y la otra en mantenimiento.

Ampliación de los patios de acopio de carbón

Para la ampliación del Puerto en la parte terrestre donde se plantea instalar nuevos equipos y extender una nueva área de acopio para dar capacidad de transportar las 6.000 TNH; este aumento de capacidad del Puerto incrementa el número de trenes a ingresar por lo que se requiere la construcción de una apartadero de trenes de 2.065 metros en el cual aparcará un tren de 120 góndolas mientras se descargue otro. Igualmente la capacidad del acopio se aumentará y se debe construir un nuevo descargue de trenes de 6.000 TNH el cual solo alimentará las nuevas áreas de acopio.

Nuevo Centro de Acopio y Reclamador: Se proyectó una nueva área de acopio la cual será alimentada por una banda inclinada proveniente del descargue de trenes. Esta área de acopio estará compuesta por dos sistemas de acopio los cuales se construirán en dos etapas del proyecto:

ACOPIO TIPO 1 (1° ETAPA): El primer sistema de acopio consiste en una pila de 18 metros de altura, es alimentado por una banda de 20 metros de alto y lleva instalado un tripper car que recorre aproximadamente 481 metros acopiando una pila de 520 metros. El reclamo de este centro de acopio es realizado por unas compuertas distribuidas en toda la longitud del acopio, las cuales descargan a una banda subterránea dentro de un cárcamo construido en concreto, llevando este material hasta la nueva Banda 3.

ACOPIO TIPO 2 (2° ETAPA): La segunda etapa de acopio consiste en la construcción de dos pilas de 14 metros de alto, 510 metros de longitud y 180.000 Ton de capacidad en cada una. Estas dos pilas son acopiadas por equipos mecánicos que se desplaza longitudinalmente sobre unos rieles, un apilador que gira 180° haciendo las dos pilas y dos reclamadores con sus respectivas bandas que llevan el material hasta la nueva Banda 3.

Banda 3 a muelle: Se construirá una nueva banda sobre la existente, con la diferencia que tendrá mayor longitud, partiendo su inicio desde el nuevo patio de acopio hasta el muelle actual, su capacidad de operación es de 6.000 TNH.

Cargador de nave de transferencia: Se tiene previsto instalar un nuevo cargador para la Nave de transferencia con capacidad de 6.000 TNH, sobre el muelle actual, ampliado para este tipo de Cargador, llevará chute telescópico para controlar las

"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL"

partículas de polvo que genera este tipo de cargue, mejorando el impacto ambiental en el área de muelle.

Bandas laterales del acopio existentes: En el acopio actual se construirán dos bandas con capacidad de 3.000 TNH, estas trabajarán como bandas reclamadoras laterales ubicadas a lo largo de las dos pilas actuales, serán alimentadas con tolvas fijas o tolvas móviles, mediante cargadores CAT 988 en cada tolva y tendrán 500 metros de longitud aproximadamente.

Adecuación de la zona de cargue de camiones

La actividad de adecuación de la zona de cargue de camiones consiste en realizar la implementación y montaje de un sistema de cargue continuo de camiones (Ver Figura No. 5 contenida en el concepto técnico: Esquema Zona Cargue de Camiones), con lo cual se mejorarán los servicios del Puerto; el cargue actual implica el recorrer aproximadamente 250 km, con la incorporación de la zona de cargue de camiones en el Puerto Río Córdoba se reduciría en aproximadamente 200 Km, toda vez que el carbón de la mina El Hatillo llegaría al Puerto Río Córdoba a través de la línea férrea.

En este sentido, la adecuación de la zona de cargue de camiones permitirá mejorar el desempeño ambiental y el servicio de la compañía, al reducir el transporte por camión. Para tal propósito, la SPRC cuenta hoy con una zona despejada localizada dentro de las instalaciones actuales.

La zona de descargue de material a los camiones contará con un área proyectada de 300 m², área en la afueras del patios donde se dispondrá de equipos especiales para el cargue de camiones, ubicada fuera de los patios y del loop férreo.

Descargue de trenes

Se realizará la construcción de un segundo descargue de trenes en medio de la línea de retorno del loop donde se construirá un foso en concreto con un alimentador de placas (Apron Feeder) de 6.000 TNH; este alimentador descargaría a una banda inclinada que alimentara a las bandas del nuevo acopio (Ver Figura No. 6 contenida en el Concepto Técnico: Esquema Segundo Descargue del Tren).

Apartadero del tren

A efectos de facilitar la operación del sistema de transporte del carbón por vía férrea, en la zona sur-oriental del loop, se adecuará una línea de apartadero del tren sobre la banca de la vía existente, para aparcar un segundo tren de 120 vagones, permitiendo así esperar que otro tren realice la operación de descargue ya sea el descargue de trenes actual o al nuevo a construir de 6.000 TNH.

Este apartadero se instalará desde el K0+121 después del paso a nivel de la vía para parceleros hasta el K2+683 realizando así la operación en sentido contrario a las manecillas del reloj y al abscisado del loop, construyendo así un apartadero de 2.064 m entre agujas.

Para esta obra no se requiere de adecuación de banca, toda vez que se utilizará la banca de la vía de servicio con que cuenta el loop en la actualidad (Ver Figura No. 7 contenida en el Concepto Técnico: Esquema Apartadero del Tren); en este

~~2770~~
~~2783~~
2597
11589

[Handwritten signature]

“POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL”

sentido el apartadero del tren consistirá en la instalación de la línea férrea que servirá de apartadero.

Aumento de la capacidad de despacho del Puerto

Como se ha indicado anteriormente, las modificaciones introducidas al Puerto Río Córdoba, gracias al proyecto CDNT, le permiten tener una mayor capacidad de despacho, una mayor flexibilidad en la atención de los buques y claro está un mejor nivel de desempeño ambiental.

El Puerto Río Córdoba, en la actualidad despacha en promedio 3 millones de toneladas año, a través del sistema cargue en fondeo. Con la introducción del cargue directo, el Puerto aumenta su capacidad de despacho de una forma significativa. Sin embargo, la SPRC se ha formulado un plan progresivo de crecimiento de la cantidad de carbón despachado a través de buques, desde 4.5 millones ton/a, hasta cantidades de 15 millones de ton/a.

El proceso progresivo en el aumento de la capacidad de despacho está supeditado entre otros aspectos a las condiciones económicas del carbón; sin embargo, se espera que el crecimiento en la capacidad de despacho tenga el siguiente crecimiento en el tiempo en millones de toneladas año.

Por su parte, el despacho de carbón a través de camiones, a partir del sistema de cargue continuo de camiones está en capacidad de atender 2.5 MTA; sin embargo, el movimiento de carga se implementará en dos etapas: Una primera etapa inicial en el primer año, que tiene como objetivo mover 1,1 MTA; y una segunda etapa, en la cual se lograría las 2,5 MTA en el segundo, tercer y cuarto año subsiguientes. Para cumplir con esta capacidad de despacho, se intensificará de forma gradual las horas de operación pasando de 8 h/d hasta llegar a un máximo de 18 horas diarias.

Accesos al área del proyecto

El acceso terrestre al Puerto Río Córdoba, es por la Vía Troncal del Caribe, Barranquilla – Santa Marta K67, mediante un desvío de 3.800 m hasta el proyecto.

Descripción técnica de las obras asociadas.

Teniendo en cuenta que el proyecto CDNT incluye obras civiles complementarias a la infraestructura existente, no se requiere la construcción de nuevas vías de acceso, vías de construcción, líneas de transmisión, líneas de energía, ni tampoco líneas de combustibles. Por su parte para el desarrollo de las obras civiles establecidas como lo son: la ampliación del Patio de carbón y la aplicación del muelle de atraque, se tiene prevista la siguiente estructura logística:

a. Campamento temporal de construcción:

Ya que las obras requieren el manejo de personal, maquinaria y materiales de construcción se requiere implementar zonas de contenedores para oficinas, parqueo de vehículos y maquinaria y almacenamiento de materiales y herramientas. La adecuación de estas áreas será responsabilidad de cada contratista de obra, los cuales se acogerán al manejo establecido en el PMA del proyecto. No se prevé el uso de campamentos ya que se espera que el personal de la obra no se aloje, ni realice actividades domésticas en la obra (preparación de alimentos, alojamiento, aseo, etc.).

"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL"

En cada frente de trabajo se adoptarán las siguientes medidas:

- ♦ Se definirán y señalizarán zonas para la toma de alimentos.
- ♦ Se dispondrá de unidades portátiles para servicios sanitarios; las aguas residuales domésticas serán captadas por empresas especializadas que transporten y traten el agua residual doméstica en cumplimiento sus respectivos permisos, cumpliendo con las normas ambientales.
- ♦ Los residuos sólidos serán manejados de acuerdo con lo establecido en el PMA actual.

b. Sitios de disposición final de materiales de excavación:

Los materiales de excavación principalmente consisten en el suelo orgánico producto del descapote de la zona de ampliación del patio de acopio de carbón; el descapote se generará durante la ampliación del Patio de Carbón. La extensión del patio es de 20.000 m² y para un espesor de 0.20 m de descapote, el volumen estimado es de 4.000 m³. Este aspecto ambiental ha sido previsto en la evaluación de impactos y las medidas de manejo correspondientes han sido diseñadas en el capítulo de PMA del presente documento.

c. Volúmenes de materiales de construcción requeridos:

Para la adecuación de los patios, se empleará material de afirmado y carbón de baja especificación como capas sobre las cuales se depositará el carbón. La capa de afirmado será de 0.20 m y una capa de 0.15 m en carbón de baja especificación (denominado carpe); esta última corresponde a una capa de seguridad, para prevenir el arrastre de suelo durante el reclamo de carbón de las pilas.

Para las obras rígidas, se empleará concreto, cuyo volumen será estimado con base en los diseños definitivos; sin embargo, el concreto principalmente será adquirido de fuentes autorizados y para obras menores será preparado en obra (canales, sedimentador, andenes, etc.).

d. Volumen de agua requerido:

Durante las actividades de construcción del proyecto se espera un número máximo de 200 personas, adicionales a las que normalmente operan en el Puerto. Por lo anterior, se espera igualmente un consumo adicional de agua de 70 m³/d (0,81 l/s) para uso doméstico; excepto agua para consumo la cual será proveída a través de botellones.

Para uso industrial se requiere agua para la humectación de vías, preparación de concretos, limpieza, humectación de concretos. Cada frente de obra contará con tanques plásticos de almacenamiento de 1 m³, dependiendo de su requerimiento.

Durante la etapa operativa, el consumo máximo de agua para uso industrial será de 20 m³/d (0,23 l/s). El agua doméstica e industrial requerida durante la etapa constructiva será provista a través de la concesión de aguas con que cuenta el puerto, otorgada mediante Res. 0296 del 21 de febrero de 2008.

e. Volumen de material de dragado y sitio de disposición:

2281
2284
2583
11590

de

“POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL”

Las obras de adecuación del canal de acceso, implican la generación de aproximadamente 220.000 m³ de material de dragado, el cual será dispuesto en la zona autorizada por la DIMAR para el depósito de estos materiales.

Duración de las obras y cronograma

En términos generales se espera que el proceso de construcción y puesta en marcha del proyecto tenga una duración máxima de 24 meses contados a partir de la fecha de aprobación de la modificación del plan de manejo ambiental; el momento de inicio corresponde al momento de aprobación de la modificación del PMA.

Etapa de operación del proyecto

Adicionalmente a las actividades de operación, se incluyen las siguientes:

- ♦ Mantenimiento de la nave de transferencia: Comprende todas las actividades necesarias para garantizar el adecuado funcionamiento de la nave.
- ♦ Mantenimiento de las embarcaciones de apoyo: Comprende todas las actividades necesarias para garantizar el adecuado funcionamiento de estas embarcaciones.
- ♦ Mantenimiento de la banda transportadora y sistema de descargue: Incluye el mantenimiento del sistema de rodamiento y equipos electromecánicos de la banda y chute de descargue. Incluye el retiro de material depositado en los sistemas de control de emisiones.
- ♦ Relimpia: Remoción del material del fondo marino que se hace necesario para mantener la profundidad de calado y garantizar el tránsito de buques o de la nave de transferencia.
- ♦ Disposición de material de dragado de relimpia: Colocación del material en el sitio autorizado.

Etapa de abandono y desmantelamiento del proyecto

Se considera la etapa de retiro y desmantelamiento de los equipos e infraestructura asociada al abandono del proyecto CDNT.

- ♦ Retiro de equipo: Corresponde al retiro de todos los artefactos navales y los equipos localizados en el área marítima que se requieren o han requerido para la operación del Puerto y tienen relación con el proyecto CDNT.
- ♦ Desmantelamiento de infraestructura: Corresponde al retiro de toda la infraestructura y superestructura existente incluyendo el desmantelamiento del muelle, la plataforma, la pasarela y las obras de protección propuestas en distintos sitios dependiendo de los distintos escenarios.

(...)"

El Concepto Técnico No. 61 del 20 de enero de 2011, efectúa el siguiente análisis:

"(...)

Una vez evaluada la información suministrada por la empresa Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A. en el documento "MODIFICACION DEL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL PROYECTO PUERTO RÍO CÓRDOBA - 2009", se considera que en términos generales la empresa describe de manera clara las características y

"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL"

desarrollo operacional de las actividades del proyecto a modificar, teniendo en cuenta objetivos, localización, componentes y actividades.

En relación con la solicitud de autorizar el cargue de carbón en camiones para atender otros clientes, durante la visita de evaluación la empresa Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A., manifestó que actualmente transportan carbón en camiones desde la mina "El Hatillo" hasta las instalaciones de Termoguajira en el municipio de Mingueo (Departamento de La Guajira).

De manera que la empresa proyecta traer el carbón de la mina hasta las instalaciones del puerto, y de ahí cargarlo en camiones para ser llevado hasta Termoguajira; en una primera etapa proyecta cargar hasta 1,1 MTA de carbón, es decir 55 camiones diarios aproximadamente, y en una segunda etapa llegar a 2,5 MTA lo que representaría 135 camiones diarios aproximadamente.

Al respecto, este Ministerio considera que el incremento en estos momentos de la circulación de camiones en la vía Santa Marta – Ciénaga generará afectaciones en la movilidad teniendo en cuenta que se realiza la construcción de la doble calzada de esta vía; además de la posibilidad de disminuir la vida operativa del pavimento existente como consecuencia también de la circulación de camiones cargados de carbón; el incremento en los niveles de accidentabilidad y la posible generación de emisiones de material particulado de carbón sobre la vía, por lo anterior, este Ministerio considera conveniente recomendar a la empresa Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A. en relación con la implementación del transporte de 2.5 MTA de carbón por vía terrestre, elaborar la metodología correspondiente a esta actividad en la cual se incluyan rutas y modos alternos de circulación del material, así como las medidas de manejo ambiental que deberán implementar por el cargue y transporte del carbón desde las instalaciones del puerto hasta el destino final.

La tecnología presentada por la Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A. no corresponde al sistema específico de cargue directo, por lo tanto el MAVDT elevó consulta al Ministerio de Transporte en el sentido de determinar si el proceso presentado por la Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A. se considera como un sistema tecnológico equivalente al de cargue directo de carbón tal como se plantea en el decreto 3083 de 2007; solicitud que fue resuelta mediante radicado 4120-E1-156252 de noviembre 30 de 2010 de la siguiente manera:

"Desde el punto de vista de las competencias del Ministerio de Transporte, la tecnología propuesta, consistente en el cargue de carbón a una nave auto propulsada cubierta, no dificulta las operaciones marítimas y portuarias, razón por la cual consideramos que éste es un sistema tecnológico equivalente..."

"No obstante lo anterior, teniendo en cuenta que el sistema propuesto implica fondeo de naves, y en razón de la disposición del decreto 3083 de 2007 sobre el particular, creemos conveniente una modificación de la norma..."

Teniendo en cuenta lo conceptuado por el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial considera que si bien es cierto, el procedimiento presentado por la Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A. se considera como un sistema tecnológico equivalente al de cargue directo de carbón tal como se plantea en el decreto 3083 de 2007, la operación de cargue se realiza bajo la modalidad de cargue en fondeo, por lo cual esta tecnología no cumple con lo establecido en el artículo Primero del Decreto 3083 del 2007, el cual establece: "Artículo 1° (...) El sitio de embarque será el más próximo a la línea de playa que **evite el fondeo** para cargue, mediante la ejecución de dársenas, zonas de

"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL"

maniobra y canales de acceso adecuados" (resaltado fuera de texto), de tal forma que no se considera viable la modificación del Plan de Manejo Ambiental para la implementación del sistema tecnológico equivalente a cargue directo de carbón propuesto por la empresa.

Conceptos Técnicos Relacionados

En el expediente 399 no reposan Conceptos Técnicos emitidos por otras dependencias u Autoridad Ambiental Regional (Corporación Autónoma Regional del Magdalena –CORPAMAG-) relacionados con la solicitud de modificación del Plan de Manejo Ambiental establecido por este Ministerio a la empresa Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A., mediante la Resolución No. 248 del 12 de marzo de 1998, la cual fue modificada por las Resoluciones Nos. 699 del 30 de julio de 1998, 553 del 15 de mayo de 2003, 1079 del 10 de octubre de 2003, 655 del 17 de junio de 2004 y 2442 de diciembre 26 de 2008.

Áreas de Influencia

Por el desarrollo del Cargue Directo a Nave de Transferencia se conserva la misma área de influencia del proyecto Puerto Río Córdoba.

De acuerdo con lo evaluado en el documento "MODIFICACION DEL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL PROYECTO PUERTO RÍO CÓRDOBA - 2009" y lo observado durante la visita de evaluación, se considera que la determinación de las áreas de influencia tanto directa como indirecta desde el punto de vista físico, biótico y socioeconómico, establecidas en el estudio presentado por la Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A., corresponden a las áreas de influencia asociadas a las actividades que se pretenden desarrollar en el proyecto objeto de la presente solicitud de modificación del Plan de Manejo Ambiental.

Sin embargo, para la identificación clara del área de influencia directa del proyecto en lo que respecta a calidad de aire es necesario contar con la información completa de la dispersión de los contaminantes en el lugar, siguiendo lo expuesto en la Resolución No. 2442 del 26 de diciembre de 2008, en el artículo quinto en lo que respecta al modelo de dispersión de material particulado, con el cual se podrá determinar con plena seguridad la concentración de los contaminantes dispersos provenientes de la zona de operación del puerto.

Descripción General de los Componentes Ambientales del Área de Influencia Directa**Medio Abiótico**

Una vez evaluados los aspectos relacionados con el medio abiótico identificados dentro del capítulo "Descripción General de los Componentes Ambientales del Área de Influencia Directa" y que se describen en el documento "MODIFICACION DEL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL PROYECTO PUERTO RÍO CÓRDOBA - 2009", se establece que las características y condiciones del área de influencia del proyecto corresponden a las existentes en la zona; se considera que por las operaciones del proyecto no se registrarán alteraciones significativas que varíen el comportamiento geológico, hidrológico, geotécnico y oceanográfico de la zona.

Sin embargo, en relación con el proceso de sedimentación el documento indica que no se registrará una variación significativa en el transporte de sedimento de litoral, pero se estima que el volumen de dragado de mantenimiento anual variará entre 50.000 a 200.000 m³/año, cifra casi igual al volumen necesario que se

"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL"

deberá dragar para acondicionar el puerto; de manera que se hace necesario verificar la información relacionada con la modelación hidrodinámica y de transporte de sedimento en el área del puerto.

En cuanto a la determinación de los parámetros meteorológicos este Ministerio sugiere a la empresa contar con una estación meteorología fiable que entregue información precisa del lugar de operación que servirá de insumo para la generación de los modelos de dispersión año a año además de mostrar condiciones que permitan tomar decisiones para el control de las emisiones fugitivas por re manejo de carbón.

Medio Biótico

En términos generales, la descripción del componente biótico para los componentes fauna, flora y ecosistemas acuáticos realizada en el documento de modificación del Plan de Manejo Ambiental corresponden a las condiciones presentes en la zona donde se localiza el proyecto "Puerto Río Córdoba" presentado por Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A.

Medio socioeconómico y cultural

En el Estudio de modificación del Plan de Manejo Ambiental, para el proyecto "Cargue Directo a Nave de Transferencia - CDNT", la empresa presenta información sobre la caracterización del medio socioeconómico y cultural, la cual se considera aceptable como línea base para la evaluación del proyecto.

Con respecto a los lineamientos de participación en el estudio presenta los soportes correspondientes a la socialización del proyecto de la modificación del Plan de Manejo Ambiental con participación de las autoridades locales, comunidad y organizaciones comunitarias del Área de Influencia Directa e Indirecta del proyecto. Durante la visita de evaluación, se constató mediante entrevista a representantes de los pescadores que la empresa había realizado la socialización, así mismo, manifestaron el estar de acuerdo con el sistema de "cargue directo a Nave de Transferencia" - CDNT, propuesto en la socialización realizada por la empresa.

Referente al aspecto Arqueológico, el estudio para la modificación del Plan de Manejo Ambiental no presenta información, la cual es necesaria debido a la inclusión de la nueva área relacionada con la ampliación del patio de carbón, de conformidad con lo dispuesto en la normatividad vigente.

Impactos significativos

El análisis presentado por la Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A. identificó que por el desarrollo de la operación portuaria de cargue de carbón mediante un sistema tecnológico equivalente al de cargue directo de carbón (nave de transferencia) se pueden generar impactos sobre los recursos aire, agua y suelo; al evaluarse y calificarse cada uno de los impactos se determina lo siguiente:

273
286
250
11592

24

"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL"

Tabla 4-1 Valor promedio anual de emisiones de PM10 y PST en 2 estaciones de monitoreo

| Periodo anual | Estación Papare | Estación Costa Verde | Norma-PM10 | Norma-PST |
|-------------------|-----------------------------------|------------------------------------|------------|-----------|
| | Promedio PST (ug/m ³) | Promedio PM10 (ug/m ³) | | |
| Ago. 08 - Jul. 09 | 45,6 | 31,4 | 60 | 100 |
| Sep. 08 - Ago. 09 | 47,2 | 32,8 | 60 | 100 |
| Oct. 08 - Sep. 09 | 49,3 | 33,5 | 60 | 100 |
| Nov. 08 - Oct. 09 | 50,4 | 33,8 | 60 | 100 |
| Dic. 08 - Nov. 09 | 53,1 | 34,9 | 60 | 100 |
| Ene 09 - Dic. 09 | 54,9 | 35,5 | 60 | 100 |

Fuente: Equipo consultor 2010

Respecto de los monitoreos de calidad de aire actuales, según la información suministrada, se observa que las estaciones que se encuentran en el área de influencia de la Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A presentan valores en los límites admisibles de material particulado tipo PM10 y TSP.

En cuanto al Programa de monitoreo de calidad del aire este se viene realizando de manera adecuada; las estaciones directamente relacionadas con el proyecto (Estación Papare, Estación Costa Verde , presentan los valores que se encuentran dentro de los límites máximos permisibles. Para el periodo comprendido entre el 3 de julio de 2009 al 28 de junio de 2010 se presentaron los siguientes resultados:

| Estación | Variable | Nº Muestras Año | Promedio Aritmético anual | Promedio Geométrico Anual |
|-------------|----------|-----------------|---------------------------|---------------------------|
| PAPARE | PST | 80 | | 57.2 |
| COSTA VERDE | PM10 | 102 | 38.7 | |

Según Niveles máximos permisibles para contaminantes criterio descritos en la Resolución 610 del 24 de marzo de 2010 los valores encontrados hasta el momento para estas estaciones se encuentran dentro de los niveles aceptables.

En cuanto a la evaluación de la calidad de aire para el nuevo proyecto denominado cargue directo que implica la eliminación de utilización de barcazas; la minimización de emisiones fijas dispersas debido a los cambios en los sistemas de cargue y descargue desde el Puerto hacia buques mediante una nave de transferencia, y en el área de acopio, cambio en el sistema de cargue de camiones este Ministerio ha revisado la información allegada con respecto a la estimación de las emisiones en la que la empresa adjunta el cálculo con factores de emisión de las fuentes de emisión para dos escenarios:

1. Condiciones actuales de operación y la producción anual proyectada.
2. Condiciones de operación con el sistema de cargue directo y la producción anual proyectada.

Al respecto la empresa muestra el siguiente cuadro comparativo:

"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL"

Tabla 4-13 Comparación de emisiones en condiciones actuales y con el proyecto de ampliación y cargue directo

| Año | Producción anual TMA | Emisiones anuales en condiciones actuales de operación | Emisiones anuales con cargue directo | % Reducción total |
|------|----------------------|--|--------------------------------------|-------------------|
| 2010 | 3 | 219.765 | 215.826 | 1,79 |
| 2011 | 4,5 | 235.435 | 223.609 | 5,02 |
| 2013 | 9 | 263.655 | 242.509 | 8,02 |
| 2015 | 15 | 307.494 | 267.709 | 12,94 |

Fuente: Equipo consultor

Según los datos reportados se observa una disminución de las emisiones generadas en el proyecto de ampliación y cargue directo entre 1.79% y 12.94%, entre el año 2010 y 2015. Esta información se presenta como una evaluación de resultados de emisión con factores de emisión.

De esta manera se observa una disminución de las emisiones de material particulado producto de la implementación del cargue directo.

Sin embargo, según lo establecido en la Resolución 2442 del 26 de diciembre de 2008, en el artículo quinto con respecto al modelo de dispersión de material particulado, se tiene lo siguiente:

"La Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A., debe correr el modelo de dispersión de material particulado como mínimo una vez al año, modelando las diferentes condiciones que se dieron durante el año anterior y las esperadas para el año siguiente, de acuerdo con el avance de la actividad portuaria y del transporte del carbón; de tal manera que la modelación se constituya en una herramienta útil y actualizada, a implementarse de manera permanente, que permita evaluar las diferentes variaciones en las condiciones de las operaciones portuarias y la calidad del aire, así como realizar seguimiento a las acciones de manejo y monitoreo que se desarrollarán de manera paralela. La modelación debe permitir también evaluar continuamente la localización y operatividad de las estaciones que conformarán la red de monitoreo de calidad del aire operada por CORPAMAG en el área de influencia del proyecto, y el grado de contribución del proyecto a las concentraciones de material particulado en la zona, permitiendo orientar los tipos de control a establecer y determinar el alcance o nivel de reducción que se requiere en las emisiones.

En la información que se allegue anualmente al Ministerio con los informes de cumplimiento ambiental, se debe presentar un 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:

- a. *Inventario detallado y localización en planos de todas las fuentes de emisión de material particulado que contempla el proyecto 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.*

2734
2782
251
11593

84.

"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL"

- b. *Análisis de la información meteorológica utilizada 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.*
- c. *Relación y localización en planos de los lugares o sitios de interés (receptores sensibles) sobre los cuales se debe enfocar el análisis del impacto atmosférico, teniendo en cuenta especialmente las áreas pobladas y cultivos localizados en el área de influencia del proyecto.*
- d. *Información de calidad del aire utilizada para la calibración del modelo y el análisis de las concentraciones de fondo.*

El desarrollo de la modelación debe indicar cuáles son los aportes de contaminación producto de las actividades en el Puerto Río Córdoba., 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, cultivos y zonas críticas identificadas. Debe permitir, en primer lugar, identificar las zonas de mayor incremento en la presencia de material particulado para cada uno de los escenarios de la actividad portuaria que sean considerados, y en segundo término valorar la magnitud del impacto ocasionado por esta actividad sobre las condiciones de la calidad del aire en receptores sensibles, con base en el marco normativo vigente. En los estimativos se deberán reportar las máximas concentraciones promedio diarias, su localización y el promedio de las concentraciones diarias en el año (promedio anual), así como los lugares donde se presentarán los mayores efectos y cuál será el comportamiento en las áreas más sensibles (áreas pobladas y cultivos, especialmente), efectuando las respectivas comparaciones con las normas de calidad del aire vigentes.

Se debe establecer un proceso de validación del modelo de modo que las predicciones realizadas tengan establecido el nivel de confiabilidad y sirva como herramienta de toma de decisiones.

A partir de los resultados de las corridas del modelo, se debe evaluar la red de monitoreo de calidad del aire periódicamente, buscando siempre la optimización de la misma y determinando la necesidad de relocalizar o ubicar nuevas estaciones en la red que se encuentre operando, garantizando un óptimo cubrimiento del área influenciada por las operaciones del Puerto."

Respecto de la información meteorológica para la generación de los modelos de dispersión, dado que el modelo utilizado es de tipo refinado, es necesario que la empresa cuente con datos meteorológicos que representen temporal y espacialmente la meteorología de la región de modelación, en el documento "Modificación del Plan de Manejo Ambiental Proyecto Puerto Río Córdoba Sociedad Portuaria Río Córdoba S. A. anexo 4-2 evaluación de la calidad del aire proyecto Río Córdoba" se hace mención a la utilización de la información meteorológica de la estación de Puerto de Drummond Ltd., sin embargo se debe conocer las características de esta estación y la certificación de los datos tomados.

Respecto de las medidas de mitigación es necesario incluir todas estas actividades tales como humectación barreras y demás dispositivos en los modelos

2235
2708
2557
11594**"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL"**

de dispersión predictivos a fin caracterizar de manera adecuada las emisiones reales bajo las nuevas condiciones en las que se pretende realizar la operación.

DEMANDA DE RECURSOS

Con respecto a la compensación que se realizará por el aprovechamiento forestal correspondiente al área de los Patios de Acopio, en las instalaciones de la Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A, la cual según se informa en el documento de Modificación del Plan de Manejo Ambiental es de un volumen maderable comercial de 163,885 m³ de volumen comercial y un volumen total de 1.603,7 m³, la SPRC no presenta ninguna información relacionada con las zonas o áreas que se proponen para la revegetalización en compensación por el impacto causado sobre el paisaje, ni el cronograma de ejecución del programa de compensación forestal, ni la cantidad ni las especies que van a ser utilizadas. En resumen no se contempla dentro del documento ningún programa de compensación, el cual debió haberse incluido tanto en el documento como en las fichas que componen el Plan de Manejo Ambiental.

En relación con el permiso de emisiones, dado que las ampliaciones y modificaciones de las instalaciones y según lo reportado y calculado mediante los factores de emisión, el proyecto a futuro no presentará un aumento significativo a las condiciones de emisión de las sustancias contaminantes con respecto a los valores de emisiones ya existentes por lo que en el momento no se requeriría una modificación al permiso de emisiones sin embargo es necesario que se corra el modelo de dispersión tal como lo estableció la Resolución 2442 del 26 de diciembre de 2008 en el artículo quinto para determinar los valores de inmisión y el estado de la calidad del aire.

La modificación del permiso de emisiones quedará sujeta a los resultados de actualización del modelo de dispersión con la metodología y lineamientos descritos en la Resolución 2442 del 26 de diciembre de 2008. (...).

MEDIDAS DE MANEJO AMBIENTAL

Una vez evaluado el contenido de los programas de manejo ambiental presentados por la Sociedad Portuaria Río Córdoba como parte de la solicitud de modificación del Plan de Manejo Ambiental, desde el punto de vista técnico se tienen las siguientes consideraciones:

Componente Abiótico

• PROGRAMA CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA.

En relación con las actividades de remoción de la biomasa y suelo faltó especificar claramente las medidas y métodos para prevenir y controlar aumentos en los niveles de presión sonora durante esta actividad en las inmediaciones del puerto.

• PROGRAMA CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA.

Dentro de las actividades de humectación faltó especificar y contemplar el uso de sustancias químicas aglomerantes o tenso-activos que permitan optimizar el proceso de humectación en pilas de carbón y vías, debido a las condiciones climatológicas del lugar.

Así mismo no se presentaron las especificaciones técnicas de los dispositivos y sistemas a instalar tales como bandas transportadoras cubiertas y aspersores

24

"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL"

para el control de emisiones. Por lo anterior, sería necesario conocer el diseño definitivo de la banda transportadora, cubiertas y chute telescópicos con todos sus componentes y medidas para prevenir la dispersión de material particulado.

De igual forma la utilización del modelo de dispersión de manera permanente, como herramienta de control actualizada, permitirá evaluar las diferentes variaciones en las condiciones de las operaciones portuarias y así determinar la calidad del aire a medida que el proyecto avanza.

• CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

Faltó incluir el correspondiente mantenimiento de la nave de transferencia al igual que el incremento en los equipos de construcción, que elevaran las emisiones de gases en el sector.

Componente Biótico**• MANEJO DE COBERTURA VEGETAL**

Con respecto a esta ficha se menciona dentro de las medidas de manejo contempladas en ésta la revegetalización, pero solo se menciona que se realizará a través de la incorporación de semillas de leguminosas, herbáceas o gramíneas de crecimiento rápido, por tanto en dicha ficha faltó toda la información relacionada con el programa de compensación.

En el documento de modificación se cita que dentro del Plan de Manejo presentado se incluyen fichas de compensación, las cuales una vez revisado el documento no se encuentran en ningún aparte de él, por tanto la SPRC deberá incluir dentro del PMA una ficha de compensación, en la cual se detallen los impactos a manejar, las actividades, los objetivos, las medidas o acciones a desarrollar, el lugar donde se realizará, las especies, el número de especies, el área georreferenciada en la cual se llevará a cabo la actividad, el cronograma de este programa, los mantenimientos que se realizarán a la misma los cuales no pueden ser inferiores a 3 años y con un porcentaje mínimo de prendimiento del 90%.

Con respecto a la ficha "Manejo de Fauna" ésta no presenta la información relacionada con: Inventario de las especies que se verán afectadas por la ampliación del patio de acopio, hábitats de las especies, métodos de captura y transporte de los animales, características, coordenadas del área donde serán reubicados los ejemplares y el respectivo cronograma.

Dentro de las fichas del PMA no se contemplaron medidas que permitan minimizar y compensar la afectación que causará el dragado de 220.000 m³ de fondo marino en la zona del canal de acceso, sobre la biota marina (bentos, plancton y recursos pesqueros).

Componente Socioeconómico

- La empresa deberá ajustar los nombres para cada una de las fichas como tal y como fueron aprobados por este Ministerio según la resolución 2442 del 26 de diciembre de 2008. PMA-PUE 16(1) Vinculación de Mano de Obra, PMA-PUE 16(2) Información y Comunicación, PMA-PUE 16(3) Educación Ambiental, PMA-PUE 16(4) Compensación Social

Programa de Seguimiento y Monitoreo

"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL"**Componente Abiótico**

- Considerando que la modelación hidrodinámica del Área de Influencia Directa-AID del puerto mostró la ocurrencia de procesos de acreción y erosión en algunos puntos de la línea de costa, no se presenta un programa de seguimiento a la evolución de la orilla y del perfil de playa en el área del proyecto, de tal forma que se monitoreen aquellos puntos críticos en los cuales puede generarse una afectación por la ocurrencia de procesos de erosión localizados dentro del AID del puerto; dicho monitoreo debería realizarse semestralmente incluyendo la elaboración de planos a una escala en la cual se pueda apreciar de manera clara cualquier tipo de variación.
- Teniendo en cuenta que la Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A. propone la ejecución de actividades de dragado de limpieza en sus áreas marinas, no se presenta en el programa "Monitoreo de Calidad de Aguas Marinas y Continentales", un apartado específico de monitoreo de calidad de agua para el caso de realizar actividades de dragado de limpieza; en el cual se indique que los monitoreos se ejecutarán antes, durante y después de realizado el dragado; que los parámetros a evaluar serán los mismos que se definieron para las aguas marinas, incluyendo sólidos suspendidos totales y que se entregarán planos batimétricos de pre y post-dragado de las áreas escogidas a dragar.
- Para los monitoreos de calidad de aire, es de aclarar que éstos deberán ceñirse a lo establecido en la Resolución 650 del 29 de marzo de 2010, que adoptó el Protocolo para el Monitoreo y Seguimiento de la Calidad del Aire, el cual está compuesto por dos manuales, el primero incorpora los lineamientos a tener en cuenta para llevar a cabo el diseño de los Sistemas de Vigilancia de la Calidad del Aire en el país y el segundo los lineamientos para la operación de los mismos; de igual forma los resultados de los estudios de calidad de aire se compararan contra la Resolución 610 de 2010, por medio de la cual se modificó la Resolución 601 de 2006.

Componente Biótico

- El plan de monitoreo y seguimiento no incluye monitoreos a las comunidades hidrobiológicas los cuales deben ejecutarse con una periodicidad trimestral durante la fase de construcción y semestral durante la etapa de operación.
- El monitoreo de las actividades de reforestación no debe estar incluido dentro del seguimiento y monitoreo de flora y fauna sino que debe contemplarse como un programa del seguimiento y monitoreo individual, con sus respectivos objetivos, actividades, Indicadores de Seguimiento y Monitoreo, cronograma, etc., dicho programa debe plantearse de acuerdo a la información que se presente en el programa de compensación, el cual no fue presentado ni en el documento ni en las fichas que componen el PMA, ya que como se mencionó anteriormente el documento de modificación carece de información relacionada con la compensación que se realizaría por el aprovechamiento forestal correspondiente al área de los Patios de Acopio, en las instalaciones de la Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A.
- Dentro del programa de seguimiento y monitoreo de fauna y flora es de resaltar que los monitoreos deben realizarse de manera trimestral durante la etapa de construcción y semestral en la etapa de operación, y que dentro del programa de Educación Ambiental deben contemplarse capacitaciones en temas relacionado con este aspecto.

(...)"

2776
2789
2853
11395

84

“POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL”

El Concepto Técnico parcialmente citado concluye frente a todos los apartes analizados con lo siguiente:“(…) aún cuando la modalidad de cargue propuesta por la Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A. se considera un sistema tecnológico equivalente al sistema de cargue directo, la operación se realiza bajo la modalidad de cargue en fondeo, operación que no es aceptada en el decreto 3083 de 2007, de tal forma que la tecnología propuesta no cumple con la dispuesto en la normatividad vigente y en tal sentido no se considera viable la modificación del Plan de Manejo Ambiental.”

Por lo anterior, se concluye que de acuerdo con la evaluación realizada, es inviable ambientalmente la solicitud de modificación del Plan de Manejo Ambiental, en los términos de la solicitud presentada por la Sociedad Portuaria Río Córdoba S. A., para el cumplimiento del Cargue Directo desde sus instalaciones, considerando que el sistema propuesto no cumple con las exigencias del Decreto 3083 de 2007.

Lo anterior, en concordancia con las políticas, lineamientos y estrategias trazadas por este gobierno desde la formulación de los diferentes Planes de Expansión Portuaria y Documentos Conpes², los cuales incentivan la adopción de mejores prácticas operativas en los puertos carboneros, basadas en tecnologías limpias que permitan minimizar los posibles impactos ambientales, así como en mecanismos como el cargue directo, tendientes al desarrollo minero portuario teniendo en cuenta la variable ambiental, a fin de garantizar el manejo de los impactos asociados a este mineral.

Que desde el punto de vista jurídico cabe mencionar que el Estado, a través de la autoridad ambiental, se ocupa de prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, previa la fijación de la política pública. El Decreto 1220 de 2005, en su Artículo Tercero, define la licencia ambiental, como la autorización que otorga la autoridad ambiental competente para la ejecución de un proyecto, obra o actividad, que de acuerdo con la ley y los reglamentos pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje; la cual sujeta al beneficiario de esta, al cumplimiento de los requisitos, términos, condiciones y obligaciones que la misma establezca en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos ambientales del proyecto, obra o actividad autorizada.

La actividad económica y la iniciativa privada³, son libres dentro de los límites del bien común, por disposición constitucional, en este tema es pertinente mencionar la Sentencia C-486 de 2009 de la Honorable Corte Constitucional:

“(…) la Corte ha definido la libertad económica como la facultad que tiene toda persona de realizar actividades de carácter económico según sus preferencias o habilidades, con miras a crear, mantener o incrementar su patrimonio. Además, ha

² Documento Conpes 2550 de 1991, Plan de Expansión Portuaria.

• Documento Conpes 2680 de 1993, Plan de Expansión Portuaria 1993 – 1995.

• Documento Conpes 2839 de 1996, Plan de Expansión Portuaria 1996 – 1997.

• Documento Conpes 2992 de 1998, Plan de Expansión Portuaria 1998 – 1999.

• Documento Conpes 3149 de 2001, Plan de Expansión Portuaria 2002 – 2003

Zonificación portuaria para el siglo XXI.

• Documento Conpes 3342 de 2005, Plan de Expansión Portuaria 2005 – 2006

Estrategias para la competitividad del sector portuario

• Documento Conpes 3540 de 2008: Estrategia para la optimización y modernización del transporte de carbón por los puertos marítimos del municipio de Ciénaga y la Bahía Santa Marta.

³ Art. 333 CP

"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL"

señalado que la libertad económica comprende los conceptos de libertad de empresa y libertad de competencia.⁴

A su vez la libertad de empresa, ha sido entendida por la jurisprudencia constitucional como *"aquella libertad que se reconoce a los ciudadanos para afectar o destinar bienes de cualquier tipo (principalmente de capital) para la realización de actividades económicas para la producción e intercambio de bienes y servicios conforme a las pautas o modelos de organización típicas del mundo económico contemporáneo con vista a la obtención de un beneficio o ganancia. El término empresa en este contexto parece por lo tanto cubrir dos aspectos, el inicial –la iniciativa o empresa como manifestación de la capacidad de emprender y acometer- y el instrumental –a través de una organización económica típica-, con abstracción de la forma jurídica (individual o societaria) y del estatuto jurídico patrimonial y laboral.*

*(...) Así las cosas, el Estado al regular la actividad económica cuenta con facultades para establecer límites o restricciones en aras de proteger la salubridad, la seguridad, el medio ambiente, el patrimonio cultural de la Nación, o por razones de interés general o bien común. (...) De ahí que se haya dicho que "la autonomía de la voluntad y por tanto de empresa ya no se proyecta sobre el mercado con la absoluta disponibilidad y soberanía de antaño, sus limitaciones de derecho público o privado forman parte ya del patrimonio irreversible de la cultura jurídica contemporánea. Y, en tal sentido, no puede interpretarse que el mandato constitucional de la libertad de empresa comporta el desmantelamiento integral de todas esas restricciones y limitaciones."*⁵

(...) Cabe recordar que la libertad de empresa no ha sido reconocida por la Corporación como un derecho fundamental ni como un derecho absoluto, puesto que la Carta del 91, además de otorgarle una función social que implica obligaciones, le ha fijado límites concretos como el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.

Igualmente, ha señalado la jurisprudencia constitucional que la actividad estatal de intervención en la economía, prevista en el artículo 334 de la Carta, es el instrumento por excelencia que permite a las autoridades lograr la efectividad de la función social de la empresa, con la cual *"se pretende conciliar los intereses privados presentes en la actividad empresarial de los particulares, con el interés general que está involucrado en dicha actividad en ciertos casos (...)"*⁶

"(...) A pesar de que el ordenamiento constitucional vigente consagra un modelo económico que garantiza un amplio espacio de libertad para la actividad económica y la iniciativa privada, dentro de los límites del bien común, la empresa, como base del desarrollo, se encuentra sujeta a una función social que implica obligaciones (artículos 84 y 333 CP.). Es decir, recae sobre los particulares una especial responsabilidad en la preservación y protección del medio ambiente; cuando quiera que con el ejercicio de la libertad de empresa se puede atentar contra su equilibrio.

En este sentido, la Corte ha sido enfática en señalar que la realización de la actividad económica debe sujetarse a las normas ambientales vigentes, con el fin de mantener un medio ambiente sano a través de un desarrollo económico sostenible, y con el control de las autoridades ambientales:

⁴ Sentencia C-616 de 2001. MP. Rodrigo Escobar Gil.

⁵ Sentencia C-524 de 1995. MP. Carlos Gaviria Díaz.

⁶ ibidem

277
2790
2554
11596

69

"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL"

"Las normas ambientales, contenidas en diferentes estatutos, respetan la libertad de la actividad económica que desarrollan los particulares, pero le imponen una serie de limitaciones y condicionamientos a su ejercicio que tienden a hacer compatibles el desarrollo económico sostenido con la necesidad de preservar y mantener un ambiente sano. Dichos estatutos subordinaban el interés privado que representa la actividad económica al interés público o social que exige la preservación del ambiente, de tal suerte que el particular debe realizar su respectiva actividad económica dentro de los precisos marcos que le señala la ley ambiental, los reglamentos y las autorizaciones que debe obtener de la entidad responsable del manejo del recurso o de su conservación."⁷

Que así las cosas, con fundamento en el Concepto Técnico referido, la normatividad aplicable, y los condicionamientos ambientales presentes, este Ministerio procederá a decidir sobre la solicitud de modificación de Plan de Manejo Ambiental presentada por la Sociedad Portuaria Río Córdoba S. A.

Por otro lado, en relación con el cronograma aprobado por los Ministerios de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y Transporte, presentado por la Sociedad Portuaria Río Córdoba S. A., este deberá adecuarse, a fin de dar cumplimiento a la obligación prevista en el Decreto 3083 de 2007.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO.- No autorizar la modificación del Plan de manejo Ambiental establecido a la Sociedad Portuaria Río Córdoba S. A., mediante la Resolución No. 248 del 12 de marzo de 1998, modificada por las Resoluciones 0669 del 30 de julio de 1998, 1079 del 10 de octubre de 2003 y 2442 del 26 de diciembre de 2008, para el puerto privado ubicado en el municipio de Ciénaga, departamento del Magdalena, de conformidad con la parte motiva del presente acto administrativo.

ARTÍCULO SEGUNDO.- La Sociedad Portuaria Río Córdoba S. A., deberá ajustar el cronograma aprobado, haciendo las adecuaciones necesarias, a fin de dar cumplimiento a la obligación prevista en el Decreto 3083 de 2007 y sus decretos modificatorios.

ARTÍCULO TERCERO.- Por la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales, notificar el contenido de la presente resolución al representante legal de la Sociedad Portuaria Río Córdoba S. A., con NIT. 8190051819 o a su apoderado legalmente constituido.

ARTICULO 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 al Instituto Nacional de Concesiones INCO, para su conocimiento.

⁷ sentencias C-624 de 1998 (MP. Alejandro Martínez Caballero), T-046 de 1999 (MP. Hernando Herrera Vergara) y T-1527 de 2000 (MP. Alfredo Beltrán Sierra).

272
274
255
11597

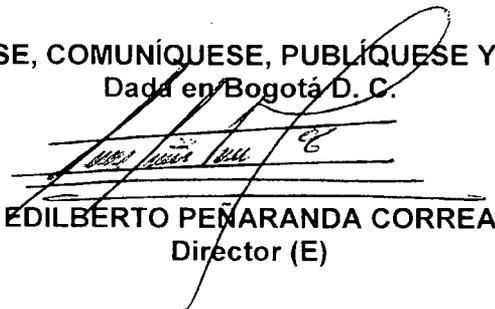
"POR LA CUAL SE DECIDE SOBRE LA MODIFICACIÓN DE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL"

ARTÍCULO 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.

ARTÍCULO 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
Director (E)

Proyectó Sandra Milena Betancourt – Abogada DLPT
Exp.0399 C. T. No. 61-2011



Recibido: Claudio Lora Beltrán Hermano
C.C. 52152280 de Bogotá.

24 de febrero de 2011





277
277
255
11598

EDICTO

La Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, de conformidad con el artículo 45 del Código Contencioso Administrativo,

HACE SABER:

Que mediante **Resolución No. 159 del 4 de febrero de 2011**, se "*decide sobre la modificación de un Plan de Manejo Ambiental*"

Que mediante comunicación se solicitó a **SOCIEDAD PORTUARIA RÍO CORDOBA S.A.** hacerse presente en esta Dirección para ser notificado personalmente del acto administrativo arriba mencionado.

Que transcurrido el término legal para surtir la notificación personal sin que esta se pudiera llevar a cabo, es procedente de acuerdo con lo establecido en el artículo 45 del Código Contencioso Administrativo, realizando la notificación mediante edicto.

En consecuencia, a fin de notificar a **SOCIEDAD PORTUARIA RÍO CORDOBA S.A.**, se fija el presente EDICTO en lugar visible de esta Dirección, hoy **22 de febrero de 2011** siendo las ocho y treinta (8:30) A.M. por el término de diez (10) días hábiles.

Se le hace saber a **SOCIEDAD PORTUARIA RÍO CORDOBA S.A.** que en los términos del código contencioso administrativo contra el acto administrativo objeto de la notificación por edicto.

Funcionario Notificador

CLAUDIA JULIANA PATIÑO NIÑO
Abogada Notificadora (Contratista - DLPTA)

CONSTANCIA DE DESFIJACIÓN

Se desfija el **7 de marzo de 2011** a las cuatro y treinta (4:30) P.M.

CLAUDIA JULIANA PATIÑO NIÑO
Abogada Notificadora (Contratista - DLPTA)

Expediente: 399
Listado: 26





Libertad y Orden

Bogotá, D. C.

Señores
SOCIEDAD PORTUARIA RÍO CÓRDOBA S.A.
Atn: LUIS FERNANDO MACÍAS GÓMEZ
Apoderado (o quien haga sus veces)
Calle 95 No. 15 - 47, oficina 501, Edificio Rubens
Tel - Fax: 6114444 - 6346275
Bogotá - D.C.

MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO T
14/2/2011 17:22:37 FOLIOS:1 ANEXOS:0
AL CONTESTAR CITE: 2400-E2-17666
TIPO DOCUMENTAL: NOTIFICACION
REMITE: DIRECCION DE LICENCIAS PERMISOS Y TRAMITES
AMBIENTALES

279
2004

399 568

11603
11599

C O P I A

Referencia: **Citación Notificación Acto Administrativo**
Expediente 399

Les solicitamos acercarse a la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales de este Ministerio, dentro de los cinco (5) días siguientes al envío de la presente, con el fin de notificarle personalmente la **Resolución No. 159 del 4 de febrero del 2011**, en caso de que no sea posible surtir la notificación personal, ésta se realizará mediante edicto y tendrá los mismos efectos legales.

En el evento de no poderse presentar personalmente, podrá otorgar poder por escrito a un tercero para que dentro del término señalado en el inciso anterior, se notifique del acto administrativo mencionado.

Lo anterior de conformidad con lo establecido en los Artículos 44 y s.s. del Código Contencioso Administrativo.

Para el mencionado trámite, favor dirigirse a **CLAUDIA JULIANA PATIÑO NIÑO**, Abogada Notificadora de esta Dirección, en el horario de 8:30 a.m. a 4:30 p.m., presentando, si es **persona jurídica**, el Certificado de Existencia y Representación Legal y/o poder debidamente otorgado y si es **persona natural**, documento de identificación y/o poder debidamente otorgado. Para **entidades públicas**, copia de la resolución de nombramiento o acta de posesión y/o poder general o especial debidamente otorgado.

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

Cordialmente,

MAGDA CONSTANZA CONTRERAS MORALES
Coordinadora Grupo de Relación con Usuarios

Expediente: 399
Fecha: 2/8/2011
Elaboró: Yeison F. Rodriguez V.





40964

2865
2809
2813
11600

Bogotá D.C.,

MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO T.
 4/4/2011 18:35:40 FOLIOS:1 ANEXOS:0
 AL CONTESTAR CITE: 2400-E2-40964
 TIPO DOCUMENTAL: OFICIO
 REMITE: DIRECCION DE LICENCIAS PERMISOS Y TRAMITES AMBIENTALES

399

Señores
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA - DIMAR
Atn: DANIEL IRIARTE ALVIRA
 Director Contralmirante (o quien haga sus veces)
 Carrera 54 No. 26 - 50 Of. 102 CAN
 Tel - Fax: - Ext. 2213
 Bogotá - D.C.

Referencia: **Comunicación - Resolución 159 del 4 de febrero de 2011**
Expediente 399

Para su conocimiento y fines pertinentes, les comunicamos que este Ministerio ha proferido la **Resolución No. 159 del 4 de febrero de 2011**, a nombre de SOCIEDAD PORTUARIA RÍO CÓRDOBA S.A., por la cual se decide sobre la modificación de un Plan de Manejo Ambiental en el expediente de la referencia; dicho acto administrativo puede ser consultado en la página Web de este Ministerio, www.minambiente.gov.co, Subportal Ambiente, en la Gaceta Ambiental del mes y año de su expedición.

De conformidad con lo establecido en los artículos 5º y 6º de la Ley 527 del 18 de abril de 1999, reglamentada por el Decreto 1747 del 11 de septiembre de 2000, la comunicación por medios electrónicos goza de validez en el ordenamiento jurídico colombiano.

Cualquier información en relación con lo anterior le será suministrada en los teléfonos 332 3434/00, extensiones **2414** y **2356**.

Cordialmente,

MAGDA CONSTANZA CONTRERAS MORALES
 Coordinadora Grupo Relación con Usuarios

Expediente: 399
 Fecha: 01-abr-2011
 Elaboró: Daniel Geovanny Gonzalez Garcia





Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial

Dirección de Licencias Permisos y Trámites Ambientales

República de Colombia

Bogotá D.C.

Prosperidad

MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO T.
15/4/2011 18:29:25 FOLIOS:1 ANEXOS:0

AL CONTESTAR CITE: 2400-E2-48052

TIPO DOCUMENTAL: OFICIO

REMITENTE: DIRECCION DE LICENCIAS PERMISOS Y TRAMITES
AMBIENTALES

46052
2894
2899
399200
237
11601

Señores
MINISTERIO DE TRANSPORTE
Atn: Dr. ANDRÉS URIEL GALLEGO HENAO
Ministro (o quien haga sus veces)
Avenida el Dorado C.A.N.
Tel - Fax: 3240800 - 4287347
Bogotá - D.C.

Referencia: **Comunicación - Resolución 159 del 4 de febrero de 2011**
Expediente 399

Para su conocimiento y fines pertinentes, les comunicamos que este Ministerio ha proferido la **Resolución No. 159 del 4 de febrero de 2011**, a nombre de SOCIEDAD PORTUARIA RÍO CÓRDOBA S.A., por la cual se decide sobre la modificación de un Plan de Manejo Ambiental en el expediente de la referencia; dicho acto administrativo puede ser consultado en la página Web de este Ministerio, www.minambiente.gov.co, Subportal Ambiente, en la Gaceta Ambiental del mes y año de su expedición.

De conformidad con lo establecido en los artículos 5º y 6º de la Ley 527 del 18 de abril de 1999, reglamentada por el Decreto 1747 del 11 de septiembre de 2000, la comunicación por medios electrónicos goza de validez en el ordenamiento jurídico colombiano.

Cualquier información en relación con lo anterior le será suministrada en los teléfonos 332 3434/00, extensiones **2414** y **2356**.

Cordialmente,

MAGDA CONSTANZA CONTRERAS MORALES
Coordinadora Grupo Relación con Usuarios

Expediente: 399

Fecha: 12-abr- 2011

Elaboró: Daniel Geovanny Gonzalez Garcia

Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá, D. C.
PBX: 332 34 34 • 332 34 00 • Extensión: 2372
Directo:
www.minambiente.gov.co

